BIULETYN INFORMACYJNY IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

WYCHODZI 3 RAZY W MIESIĄCU

ROK II. | GDYNIA, dnia 12 września 1933 | NR. 24

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni
Referat Prasowy, ul. Świętojańska, tel. 1643.
PRENUMERATA: w kraju kwartalnie 3 zł., zagranicą 5 zł.
Konto P. K. O. Nr. **204.415** Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Józef Kunert L. S. C.

Zagadnienie polskiego budżetu morskiego.

Mówiąc o polskim budżecie morskim, trzeba rozpatrywać go na platformie istniejącego kryzysu gospodarczego z jednej strony, z drugiej zaś strony pod kątem widzenia roli Państwa w tworzeniu żeglugi morskiej i portu.

Jeżeli z jednej strony kryzys gospodarczy zmusza państwo do przykręcania śruby kompresyjnej na odcinku swych wydatków morskich, to z drugiej strony stan rozwoju, w jakim się polski dostęp do morza, inaczej mówiąc, port w Gdyni i polska marynarka handlowa znajduje, nakłada na Państwo polskie obowiązki zgoła inne, aniżeli te, które ciażą na państwach, posiadających już silną własną flotę handlową i dobrze urządzone porty i mogących się ograniczać do roli opiekuńczej.

Jeżeli kryzys gospodarczy zmusza Państwo polskie do obniżenia absolutnych świadczeń na rzecz portu w Gdyni i żeglugi, to z drugiej strony sumy, które państwo łoży na swój dostęp do morza, winny odpowiadać ciężarowi gatunkowemu, jaki polski odcinek morski dla państwa posiada. Konkretnie więc należałoby odpowiedzieć na dwa pytania:

1. Czy państwo przewiduje dostateczne sumy budżetowe na rozbudowę i rozwój swego jedynego morskiego portu?
2. Czy państwowy budżet żeglugi morskiej jest dostateczny?

W jednym i drugim wypadku platformą rozumowań jest okoliczność, że właścicielem względnie eksploatatorem jest wyłącznie albo w przeważającej mierze samo Państwo.

Jeżeli chodzi o budżety morskie w poszczególnych latach budżetowych, to przedstawiały się one następująco:

ROK 1929/30.

Ogólna suma wydatków budżetu państwowego 2.765.900.131,— zł.

Wydatki zwyczajne Urzędu Morskiego		3.775.983,— zł
Wydatki nadzwyczajne U . Morsk. (inwestycje)		26.255.512,— zł
Rozbudowa polskiej floty handlowej		5.264.141,— zł
Dotacja na miasto Gdynię		500.000,— zł
	Razem	35.795.636,— zł
Minus: dochody zwyczajne U. Morsk.		3.467.000,— zł
		32.328.636,— zł

ROK 1930/31.

Ogólna suma wydatków budżetu państwowego 2.921.975.737,— zł

Wydatki zwyczajne U. Morsk.		4.298.215,— zł
Wydatki nadzwyczajne U. Morsk. (inwestycje)		23.627.673,— zł
Rozbudowa polskiej floty handlowej		3.075.460,— zł
Dotacja na miasto Gdynię		755.000,— zł
	Razem	31.756.348,— zł
Minus dochody zwyczajne U. Morsk.		4.149.275,— zł
		27.607.073,— zł

ROK 1931/32.

Ogólna suma wydatków budżetu państwowego 2.851.898.423,— zł

Wydatki zwyczajne Urzędu Morskiego	4.256.311,— zł
Wydatki nadzwycz. Urzędu Morskiego	2.749.120,— zł
Rozbudowa polskiej floty handlowej	4.547.561,— zł
Dotacja na miasto Gdynię	1.100.000,— zł
	12.652.992,— zł
Minus dochody zwyczajne Urzędu Morskiego	5.319.575,— zł
	7.333.417,— zł
Dotacja z pożyczki zapałczanej nieobjęta preliminarzem	1.177.000,— zł
	8.510.417,— zł

ROK 1932/33.

Ogólna suma wydatków budżetu państwowego 2.444.567.311,— zł

Wydatki zwyczajne Urzędu Morskiego	3.089.920,— zł
Wydatki nadzwyczajne Urzędu Morskiego	8.879.100,— zł
Rozbudowa polskiej floty handlowej	1.689.097,— zł
Dotacja na miasto Gdynię	800.000,— zł
	14.458.117,— zł
Minus dochody zwyczajne Urzędu Morskiego	6.129.400,— zł
	8.328.717,— zł

ROK 1933/34.

Ogólna suma budżetu państwowego 2.449.897.181,— zł

Wydatki zwyczajne Urzędu Morskiego	2.947.300,— zł
Wydatki nadzwyczajne Urzędu Morskiego	13.362.800,— zł
Rozbudowa polskiej floty handlowej	1.004.800,— zł
Dotacja na miasto Gdynię	—
	17.314.900,— zł
Minus dochody zwyczajne Urzędu Morskiego	5.921.300,— zł
	11.393.600,— zł

Wszystkie sumy określone jako „wydatki zwyczajne Urzędu Morskiego" obejmują także sumy na administrację wybrzeża. Powyższe cyfry należy jeszcze uzupełnić sumami, figurującemi w państwowych preliminarzach budżetowych jako subwencje w budżecie ministerjum przemysłu i handlu. Wynosiły one na rok 1930/31 — 2.803.941 złotych, na rok 1931/32 — 1. 966.630 zł, na rok 1932/33 — 3.557.000 zł, na rok 1933/34 — 3.717.400 zł i we większości swej figurują w rubryce „Rozwój handlu morskiego", sumy preliminowane na rok 1933/34 w tej rubryce wynoszą 3.370.300 zł.

Do tej sumy dochodzą jeszcze sumy, wydawane na morskie szkolnictwo handlowe, która to suma na bieżący rok budżetowy 1933/34 wynosi 1.178 tys. złotych.

Dalsze pozycje, które również trzeba uznać jako inwestycję całkowicie morską, to suma subwencji państwowej, jaką otrzymuje na prowadzenie swej gospodarki miasto Gdynia, a która na rok budżetowy 1933/34 wynosi okrągłe 6 miljonów złotych.

Jeżeli zliczymy teraz wszystkie sumy, preliminowane przez Państwo w okresie 1933/34 na dostęp do morza, to otrzymujemy następujące zestawienie:

11.393.600,— zł
3.370.300,— zł
1.178.000.— zł
6.000.000,— zł
21.941.900,— zł

czyli. że Państwo wydaje niecały jeden procent swoich wydatków na swój dostęp do morza (globalny budżet wydatków Państwa wynosi 2.449.897.111,— zł).

Powyżej podane zestawienie wydatków Państwa polskiego na dostęp do morza wykazuje począwszy od r. 1931/32 stały spadek. Wprawdzie w r. 1933/34 wykazuje znów powiększenie się budżetu w stosunku do lat ubiegłych, jednakowoż wzrost nawet w przybliżeniu nie dosięga sum z lat budżetowych 1929/30 i 1930/31.

Spadek ten ma swe uzasadnienie w akcie, że okres wielkich inwestycyj w porcie gdyńskim (okres samej budowy) został ukończony, a z drugiej strony trudności finansowe zmuszają Skarb Państwa do większej ostrożności przy ustalaniu budżetu inwestycyjnego.

Budżety ostatnich 3 lat wykazują jednak w stosunku do budżetów lat wcześniejszych, że Państwo prowadzi w porcie gdyńskim już eksploatacyjną gospodarkę dochodową, która w dwóch ostatnich latach wykazuje 100% czystego dochodu.

Widzimy więc dążność Państwa do częściowego wyciągania drogą zysków eksploatacyjnych z portu gdyńskiego tych sum, które zaledwie kilka lat temu w inwestycje portowe włożyło.

Zrozumiałą rzeczą jest troska Państwa o równowagę budżetu. Jednakowoż specyficzne warunki, w jakich pracują porty morskie, a w szczególności nowopowstający port w Gdyni, wymagają poczynienia kilku uwag na marginesie polityki dochodów eksploatacyjnych władz morskich.

W Nr. 26 z r. 1932 niniejszego „Biuletynu“, w artykule pt. „Polityka opłat portowych w porcie gdyńskim“, dałem szczegółową analizę zagadnienia opłat portowych. Na tem miejscu więc ograniczę się do przypomnienia, że porty zarabiające należą dziś do przeszłości, że ideałem portu morskiego jest port samowystarczalny, i że cały szereg portów morskich opiera swój budżet dziś na subwencjach, udzielanych bezpośrednio lub pośrednio przez instytucje publiczne (rządy, samorządy). Prowadzenie portu bezpośrednio dochodowego i wyciąganie z niego zysków nie jest wcale ideałem dla Państwa, gdyż zyskowność portu morskiego leży przedewszystkiem w jego olbrzymiej rentowności społeczno-gospodarczej.

Powyższemu rozumowaniu, o ile chodzi o polską rzeczywistość, możnaby przeciwstawić dwa argumenty.

Po pierwsze, że nadwyżki dochodowe w budżecie eksploatacyjnym portu gdyńskiego stanowią pokrycie anuitetów od sum, łożonych przez Skarb Państwa w latach ubiegłych na wybudowanie portu w Gdyni.

Drugi argument mógłby dowodzić, że skoro port gdyński może odrzucać nadwyżki eksploatacyjne, to widocznie tak się układają specyficzne jego warunki i może on stanowić chlubny wyjątek wśród innych portów morskich.

Pierwszy z przytoczonych argumentów nietrudno obalić, bo port gdyński w przeważającej swej części został wybudowany z bieżących wpływów podatkowych i tylko w bardzo małej części ciążą na nim pożyczki, które Państwo amortyzuje i oprocentowuje. — Co zaś do drugiego argumentu, to słuszność jego jest zależna od faktu, czy to, że Państwo wyciąga z portu wysokie zyski eksploatacyjne, nie dzieje się kosztem sprawności samego portu. Odpowiedź na to pytanie musi być twierdząca. Obecny stan wydatków budżetu Urzędu Morskiego w Gdyni utrudnia temu Urzędowi jako zarządcy portu sprawną pracę, gdyż stan personalny Urzędu nie jest wystarczający. — Ofiarna praca i dobra wola zdziałały już dużo, lecz nie wystarcza dwóch rąk tam, gdzie czterech potrzeba.

Urząd Morski w Gdyni jest dzisiaj pod względem stanu liczebnego swego personelu w sytuacji, która wymaga jaknajprędszych zmian. Sfery gospodarcze portu są powołane do zabierania w tej sprawie głosu, tembardziej, że stykają się one bezpośrednio z tem zagadnieniem i na ich ręce składają zagraniczni interesanci portu swe opinje o jego pracy.

Potrzeba zwiększenia wydatków personalnych Urzędu Morskiego w Gdyni nie przekracza kilkudziesięciu tysięcy złotych. Suma taka pozwoli Urzędowi usprawnić i zracjonalizować Wydział Eksploatacyjny portu, a co zatem idzie, przyspieszyć rozrachunki za pobyt statków. Dalej pozwoli zwiększyć stan pilotów, który jest liczebnie za mały. Wreszcie pozwoli Urzędowi zorganizować jego aparat statystyczny w granicach potrzebnych, a w szczególności pozwoli utworzyć statystykę tranzytu przez port gdyński, która jest nieodzownie potrzebna, aby port miał pogląd na rozwój swego tranzytu.

W szczególnie ciężkiej sytuacji znajduje się Urząd Morski w Gdyni w zakresie funduszu propagandowego.

Każde przedsiębiorstwo, a więc i port, musi przewidzieć w kalkulacji swej pewną sumę na propagandę. Nietylko na propagandę czynną, ale, co w wypadku portu gdyńskiego jest ważniejsze, na akcję odporną. Wiadomo bowiem, że Gdynia jest przedmiotem stałej i systematycznej wrogiej agitacji niemieckiej. Każdy zarząd portu (między in. Rada Portu w Gdańsku) posiada fundusze na propagandę. Pozbawiony tych funduszy jest port w Gdyni. Mimo, że odrzuca trzy miljony zł dochodu eksploatacyjnego, nie posiada on w swym budżecie sumy kilkudziesięciu tysięcy (bo o taką pozycję tylko chodzi), aby móc zadośćuczynić najelementarniejszym potrzebom w tej dziedzinie. To też cały ciężar pracy propagandowej spada na samorząd gospodarczy, oraz na przedsiębiorstwa portowe, które mają zbyt ograniczone możliwości sprostać temu zadaniu szczególnie w obecnej chwili walki Gdyni z portami konkurencyjnemi. Pozatem różne imprezy zarobkowe, sprytnie wyzyskujące szyld akcji społeczno-propagandowej, stwarza-

ją racjonalnej i prawdziwej propagandzie naszego portu niepożądaną konkurencję.

W wyżej scharakteryzowanych warunkach wydaje się, że zbytnie obniżanie budżetu eksploatacyjnego Urzędu Morskiego po stronie wydatków winno ulec rewizji przez:

1. Zwiększenie wydatków personalnych.
2. Stworzenie, resp. zwiększenie budżetu propagandowego w Urzędzie Morskim (formalnie minimalny taki budżet istnieje).

Powyższe uwagi uprawniają do konkluzji, że dla postawienia Urzędu Morskiego w Gdyni na dostatecznym poziomie sprawności, trzeba zwiększyć budżet wydatków zwyczajnych Urzędu o sumy nieprzekraczające wiele 100.000,— zł, czyli zmniejszyć zysk eksploatacyjny, preliminowany na 3 miljony złotych, o około 3%.

Z niedowierzaniem trzeba traktować wersję, że podobno zamierzone redukcje stanu personalnego w niektórych urzędach państwowych, miałyby dotyczyć Urzędu Morskiego w Gdyni. — Nieprawdopodobieństwo takiej wersji jest jasne w świetle wyżej scharakteryzowanej sytuacji personalnej Urzędu Morskiego, oraz wobec faktu, że nowo zainwestowane objekty eksploatacyjne (np. t. zw. dworzec morski) wymagają nowej obsługi.

Jeżeli teraz przejdziemy do analizy wydatków budżetu nadzwyczajnego Urzędu Morskiego, to trudno dać ścisłą krytykę tego budżetu. Przedewszystkiem nakazuje obecny stan finansów państwowych kompresję budżetu inwestycyjnego, jako budżetu nadzwyczajnego. Chodzi jednak o to, aby kompresja ta nie sięgała poza pewną granicę, z punktu widzenia potrzeb portu dopuszczalną.

Jeżeli port w Gdyni ma być rezerwą przepustową polskiego gospodarstwa społecznego, jeżeli przedewszystkiem jego rozwój ma przybierać tempo normalne, istnieje konieczność realizowania t. zw. programu minimalnego, który sfery gospodarcze w dniu 16 maja 1933 r. jako swój projekt przedłożyły Urzędowi Morskiemu, a który brzmi następująco:

Program nadzwyczajny inwestycyj i zarządzeń

na terenie portu gdyńskiego, które musiałyby być wykonane i powzięte, w związku ze spodziewanem znacznem zwiększeniem się obrotów portowych.

A. Inwestycje rzeczowe:

1. Przysposobienie 300.000 m² placów drzewnych przy Kanale Portowym, za basenem im. Min. Kwiatkowskiego. Chodzi tu o prowizoryczne urządzenia, dające się szybko wykonać (palowe umocnienie nabrzeży, prowizoryczne połączenia kolejowe etc.)
2. Ustawienie nowego zasobnika na nabrzeżu Holenderskiem.
3. Nowe magazyny śledziowe o powierzchni minimum 4.000 m².
4. Ułożenie torów kolejowych na nabrzeżu Wilsonowskiem i prowizoryczne osłonięcie tego nabrzeża przez ustawienie tu paru dodatkowych kiesonów.
5. Conajszybsze choćby prowizoryczne przysposobienie do pracy magazynu tranzytowego na nabrzeżu Francuskiem.
6. Dodanie 3-go toru i rozjazdów przed hangarem nr. 6.

B. Inwestycje organizacyjne.

1. Zwiększenie ilości urzędników celnych, kolejowych, oraz pracowników Urzędu Morskiego.

2. Utworzenie pozatem we wszystkich tych urzędach rezerw, które mogłyby być w każdej chwili zmobilizowane, o ileby zaszła po temu potrzeba.
3. Zapewnienie portowi dostatecznej ilości parowozów manewrowych, holowników i pilotów.

Podając ten program inwestycyjny jako ramowy, którego pewne części już są w realizacji, należy podkreślić, że tak niezmiernie potrzebna inwestycja jak zabrukowanie nabrzeży drobnicowych czeka na realizację.

Z powyższego wynika, że budżet morski nie odgrywa w polskiej gospodarce budżetowej poważniejszej roli, dlatego też korekta tego budżetu w polityce budżetowej nie odegrałaby żadnej roli. — Doceniając w zupełności trudności budżetu, z jakiemi Państwo obecnie walczy, nie można dzisiaj stawiać tezy wydatnego zwiększenia budżetu zwyczajnego i nadzwyczajnego Urzędu Morskiego. — Z drugiej strony jest koniecznem, aby hamulec dla śruby kompresyjnej stanowiły 1) możność racjonalnej eksploatacji portu, 2) możność rozbudowy dostosowanej do jego potrzeb. A to da się osiągnąć, jak to wyżej wykazano sumami niewielkiemi.

Zagadnienie budżetu żeglugowego, jako zagadnienie osobne, omówię w osobnym artykule.

Z powyższego wynika, że polski budżet morski odgrywa w państwowej gospodarce budżetowej tak minimalną rolę, że jego zwiększenie lub zmniejszenie w granicach kilka procent wogóle nie miałoby dla budżetu państwowego większego znaczenia. Jeżeli więc sumę kilkudziesięciu tys. złotych rocznie możnaby usprawnić wydatnie prace Urzędu Morskiego, a sumą kilkuset tys. złotych przyspieszyć niezbędne inwestycje w porcie, to należałoby się nad tem zastanowić, czy nie okupić stosunkowo drobnym nakładem wielkich korzyści społeczno-gospodarczych.

Zagadnienie budżetu polskiej żeglugi morskiej jako zagadnienie specjalne omówię w odrębnym artykule.

Dr. B. Kasprowicz.

Z IZBY

PLENARNE ZEBRANIE IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI.

Dnia 21 września br. odbędzie się w Gdyni, w gmachu Instytutu Handlu Morskiego plenarne zebranie Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

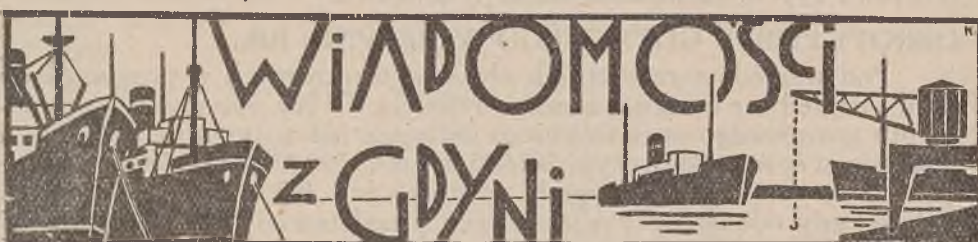
POSIEDZENIE MIĘDZYIZBOWEJ KOMISJI DLA POPIERANIA ZBYTU PRODUKTÓW ROLNYCH.

W dniu 16. bm. o godz. 11-tej odbędzie się w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni posiedzenie Międzyizbowej Komisji dla popierania zbytu produktów rolnych. Porządek obrad przewiduje następujące sprawy: zagadnienia finansowe handlu zamorskiego, sprawa dostosowania produkcji rolniczej do potrzeb przemysłu, sprawa

centralnych hal w Poznaniu, pomoc rządowa dla serowarstwa, kwestja fabrykacji mleka kondensowanego, sprawy przemysłu bekonowego, sprawa rozszerzenia uprawy chmielu, lnu i konopi w Polsce Zachodniej.

KONFERENCJA W SPRAWIE WZMOŻENIA EKSPORTU.

Dnia 14. bm. o godz. 10 odbędzie się w auli Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w Toruniu konferencja celem omówienia możliwości wzmożenia eksportu produktów wykończonych przetwórczego przemysłu pomorskiego oraz celem ustalenia, jakie gałęzie wytwórczości w akcji tej mogłyby wziąć udział. Konferencję powyższą zwołał p. Wojewoda Pomorski w porozumieniu z Izbą Przemysłowo-Handlową w Gdyni, w celu rozpatrzenia warunków pracy poszczególnych działów eksportu oraz ustalenia metod postępowania w akcji popierania wywozu. Porządek dzienny konferencji obejmuje następujące punkty: 1) Zagajenie, 2) Udział Pomorza w ogólno-polskim eksporcie, 3) Akcja rządowa w kierunku popierania eksportu na tle obecnej polityki handlowej, 4) Rola inicjatywy prywatnej w popieraniu eksportu, 5) Omówienie zasad postępowania celem wzmożenia akcji eksportowej, 6) Dezyderaty w stosunku do administracji w związku z akcją wzmożenia eksportu. Referaty ad 2) i 3) objęła Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni.



ZAPRZYSIĘŻENIE NOWYCH RZECZOZNAWCÓW PORTOWYCH.

W dniu 8. bm. Prezes Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, p. Inż. Napoleon Korzón, zaprzysiągł 6 nowych rzeczoznawców dla portu gdyńskiego, a mianowicie:

p. Stanisława Mańkowskiego jako rzeczoznawcę dla wagi i ilości towaru,

p. Inż. roln. Zofję Dowgiałło-Narbutt jako rzeczoznawcę dla warzyw, owoców i drobiu,

p. Bohdana Skindera jako rzeczoznawcę dla wagi i ilości towarów oraz próbobrania cukru,

p. Inż. mech. Jana Staszewskiego jako rzeczoznawcę okrętowych urządzeń elektrotechnicznych,

p. Kazimierza Nowaka, Kapitana Żeglugi Wielkiej, jako rzeczoznawcę dla spraw żeglugi ładunków okrętowych,

p. Karola Neymana jako rzeczoznawcę dla określenia gatunków, jakości i ilości węgla kamiennego.

PRACE NAD ROZBUDOWĄ PORTU W SIERPNIU.

Z zakresu robót morskich wykonano w sierpniu 147 mb skrzyń żelbetonowych dla nabrzeża Rumuńskiego o głębokości 10 m, oraz 18 mb skrzyń, które ustawiono przy falochronie wschodnim.

Roboty czerpalne przeprowadzano w miesiącu sprawozdawczym w basenie im. Min. Kwiatkowskiego i w III. basenie wewnętrznym, przyczem wyczerpano ogółem 218.256,28 m³ gruntu, z czego 106.309,24 m³ wyrefulowano na nabrzeże Rumuńskie i Czechosłowackie, torf zaś i miał w ilości 111.947,04 m³ wywieziono do morza.

Roboty drogowe przeprowadzano na ul. Mostowej, na placu „Pod Dębem", na placu między Chłodnią i magazynem nr. 3, na ulicy Indyjskiej i Warsztatowej oraz przy zjeździe z wiaduktu nr. 2 i przy nabrzeżu Rybnem. W miejscach tych przeprowadzano roboty ziemne oraz brukarskie.

W ogrodzeniu strefy wolnocłowej ustawiono bramę wjazdową kolejową przy magazynie bawełnianym oraz główną bramę wjazdową na ul. Stanów Zjednoczonych. Wiadukt nr. 4 wykończono całkowicie i oddano do użytku.

Przy budowie magazynu tranzytowego wykonano pokład żużlowy pod podłogę i rozpoczęto jej układanie. Przeprowadzano w dalszym ciągu montowanie bram oraz ukończono szlamowanie powierzchni betonowych. Rozpoczęto również wykonywanie tynków zewnętrznych i krycie dachu oraz izolację korkową.

OBROTY PORTU GDYŃSKIEGO W SIERPNIU BR.

Pod względem zamorskich obrotów towarowych w porcie gdyńskim sierpień nie osiągnął nowego rekardu. Cyfry dotyczące ogólnego obrotu towarowego są nawet nieco mniejsze niż w lipcu br. i wynoszą w miesiącu sprawozdawczym 562.903 t wobec 598.130 t w miesiącu ubiegłym, z czego 79.782 t przypada na przywóz i 483.121 t — na wywóz, podczas gdy odnośne pozycje w lipcu przedstawiały się następująco: w przywozie 92.465 t i w wywozie — 505.665 t.

Analizując składniki obrotu zamorskiego przywóz i wywóz należy zauważyć, że nastąpiło w przywozie skurczenie się takich towarów jak ryż surowy — 2 t (16.268 t), owoce świeże i suszone, fosforyty — 180 t (1.611 t), tłuszcze i oleje roślinne — 99 t (330 t), asfalt — 596 t (792 t), ruda żelazna — 1.313 t (10.597 t), metale różne, a także papier, tektura i celuloza itp. Natomiast wykazały wzrost takie towary jak artykuły kolonjalne i przyprawy, śledzie — 2.557 t (444 t), żużle Thomasa — 16.388 t (6.709 t), tłuszcze zwierzęce surowe — 1.476 t (884 t), żywica — 1.181 t (453 t.), kauczuk i wyroby gumowe, garbniki — 1.005 t (400 t), miedź — 585 t (296 t), wyroby stalowe i żelazne, maszyny, aparaty oraz ich części, samochody, motocykle i ich części, juta — 1.122 t (837 t) i wełna — 2.377 t (1.208 t). Inne towary, a w pierwszym rzędzie złom, utrzymały się w granicach lipcowych. W wywozie wzrosły następujące towary: mąka ryżowa — 1.177 t (946 t), bekony 3.303 t (2.994 t), makuchy — 1.988 t (1.071 t), węgiel bunkrowy — 18.980 t (17.525 t), koks — 9.410 t (6. 184 t), i cynk — 1.153 t (262 t). Ponadto niektóre towary eksportowe znów ukazały się w porcie. Należą do nich m. in. klepki — 15 t, materjały pędne — 1.680 t, szyny

kolejowe — 3.099 t, i wreszcie poraz pierwszy w r. bież. ukazało się żelazo surowe — 2.046 t. W sierpniu natomiast niektóre towary wykazały spadek. Są to przeważnie towary masowe jak cukier — 4.624 t (17.582 t), deski i łaty — 26.176 t (33.620 t) i węgiel eksportowy — 400.630 t (414.299 t). Pozostałe towary utrzymały się w normach miesiąca poprzedniego.

Poniższe zestawienie ilustruje dokładnie wyżej omawiane obroty.

Import	w tonach
ryż surowy	2
owoce świeże	686
owoce suszone	87
korzenie	32
kawa, kakao, herbata	1.533
tytoń	26
napoje alkohol.	20
śledzie	2.557
fosforyty	180
żużle Thomasa	16.388
sadze	2
tłuszcze zwierz. surowe	1.476
skóry	1.270
nasiona oleiste różne	5.293
oleje i smary	183
żywica	1.181
kauczuk	190
wyroby gumowe	167
tłuszcze i oleje rośl.	99
asfalt	596
garbniki	1.005
farby	53
ruda żelazna	1.313
piryty	5.619
złom żelazny	27.230
miedź	585
cyna	12
cynk	6
metale różne	172
wyr. stal. i żel.	155
masz., apar. i ich części	48
samoch., motoc. i ich części	94
szmaty	516
celuloza	437
papa, tektura i papier	371
bawełna	5.138
juta	1.122
len, konopie, sisal itd.	150
wełna	2.377
inne art. oddz. niewym.	1.411
	79.782

Eksport	w tonach
ryż wyłuszczony	361
mąka ryżowa	1.177
cukier	4.624
napoje alkoholowe	60
sól	719
bekony	3.303
wędliny	438
ptactwo bite	58
jaja	1.032
makuchy	1.988
kości i mączka kostna	285
skóry	39
deski i łaty	26.176
bale i słupy	833
wyroby z drzewa	156
klepki	15
dykty	211
meble gięte	150
wyroby koszykarskie	10
węgiel eksportowy	400.630
węgiel bunkrowy	18.980
koks	9.410
materjały pędne	1.680
sól potasowa	7
nawozy azotowe	2.074
soda	328
karbid	107
salmiak	4
biel cynkowa	101
szyny kolejowe	3.099
wyroby stal. i żelazne	495
żelazo surowe	2.046
cynk	1.153
blacha cynkowa	31
celuloza	157
papa, tektura i papier	247
bawełna	123
materjały i wyroby włókn.	397
inne towary oddz. niewym.	417
	483.121

Ruch statków w porcie gdyńskim w miesiącu sierpniu br. ukształtował się następująco. Zawinęło do portu 398 statków o pojemności 346.449 t. r. n., wobec 407 statków o tonażu 306.224 t. r. n. w miesiącu poprzednim. Wyszło z portu natomiast 414 statków o pojemności 346.449 t. r. n. wobec 407 statków o tonażu 306.224 t. r. n. w miesiącu lipcu.

W porównaniu do miesiąca sierpnia roku ubiegłego, ruch statków w sierpniu r. bież. wykazał wzrost. Jak wykazują powyższe dane, wzrost pod względem tonażowym wykazuje również sierpień r. bież. w zestawieniu z miesiącem ubiegłym.

Sierpniowy ruch statków ilustruje dobitnie poniższa tabelka:

	Na wejściu		Na wyjściu	
	statków	t. r. n	statków	t. r. n.
Polska	43	56.413	41	53.038
W. M. Gdańsk	2	1.493	2	1.493
Anglja	12	23.927	13	29.668
Boliwja	—	—	1	193
Czechosłowacja	5	972	4	648
Danja	42	23.364	43	24.248
Estonja	11	4.467	12	5.255
Finlandja	20	17.540	19	13.003
Francja	1	6.087	1	6.087
Grecja	3	7.593	5	13.528
Hiszpanja	1	2.549	1	2.549
Holandja	15	4.640	19	5.059
Litwa	2	983	2	983
Łotwa	11	11.270	12	13.078
Niemcy	87	58.930	93	62.320
Norwegja	28	24.739	30	25.473
St. Zjedn. Am.	4	12.860	4	12.860
Szwecja	111	73.303	109	74.003
Włochy	—	—	1	2.933
	398	333.334	414	346.449

Kolejność bander przedstawia się w sierpniu br. w sposób następujący: pierwsze miejsce zajęła Szwecja, drugie — Niemcy, trzecie — Polska, czwarte — Anglja, piąte — Norwegja, szóste — Danja itd., wreszcie W. M. Gdańsk zajęło miejsce 15 na 19 państw, których statki były reprezentowane w porcie gdyńskim. Średni tonaż statku, zawijającego do portu wyniósł w sierpniu 837,5 t. r. n., średnia ilość statków przebywających jednocześnie w porcie — 47 i średni postój statku — 65,6 godzin.

Ruch pasażerski w sierpniu osiągnął cyfrę rekordową. Przyjechało 3.619 pasażerów wobec 2.442 w lipcu br., z czego 448 osób z Anglji, 710 z Belgji, 505 z Danji, 53 z Finlandji, 673 z Holandji, 1 z Litwy, 1 z Łotwy, 1 z Niemiec, 298 ze Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, 603 ze Szwecji i 327 via W. M. Gdańsk.

Wyjechało natomiast 2.735 pasażerów wobec 805 w miesiącu ub., z czego 668 osób do Anglji, 788 do Danji, 6 do Estonji, 4 do Finlandji,

13 do Stanów Zjednoczonych Am. Półn., 590 do Szwecji i 666 via W. M. Gdańsk.

Na ożywienie ruchu pasażerskiego zamorskiego złożyły się w pierwszym rzędzie wycieczki z Polski do krajów zamorskich, organizowane przez Polskie Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe.

Ogólny zatem ruch pasażerski osiągnął w sierpniu br. cyfrę 6.334 pasażerów, wobec 3.247 pasażerów w miesiącu ubiegłym.

RYNEK FRACHTOWY W SIERPNIU.

W ubiegłym miesiącu panowało na rynku frachtowym gdyńsko-gdańskim znów dość znaczne ożywienie, przyczem rozciągało się ono przedewszystkiem na frachtowanie ładunków drewna, oraz w drugiej połowie miesiąca ładunków zboża z nowych zbiorów. Mimo zapotrzebowania tonażu pod wyżej wymienione ładunki zaznaczyła się zarówno na tutejszym rynku frachtowym jak i na innych rynkach tendencja zniżkowa dla frachtów, co niewątpliwie tłumaczy się uruchomieniem poważnej ilości tonażu, który jeszcze na wiosnę tego roku stał bezczynnie. Przy załadunkach terminowych udawało się niekiedy uzyskać nieco wyższe stawki, szczególnie jeśli chodziło o partje zboża, które musiały być wysłane jeszcze wkońcu miesiąca. —

Anglja: Załadowano cały szereg statków z przeznaczeniem do Londynu, które były frachtowane po stawkach od 28/6 do 29/— za std. mieszanego ładunku drewna na warunkach Baltwood net. Zawarto pozatem większą ilość kontraktów z Gdańska do Hull i tytułem przykładu należy wymienić:

1 łotewski 1100 Std. statek po sh 30/— Baltwood net
1 niemiecki 700 Std. statek po sh 30/— Baltwood net
1 duński 1000 Std. statek stawka frachtowa nieznana.

Stawki frachtowe, które osiągnięto przy wyżej wymienionych kontraktach były jeszcze stosunkowo wysokie, gdyż kontrakty te zawarto w końcu lipca — początku sierpnia, gdy rozeszła się alarmująca wiadomość o przepełnieniu portu w Hull.

Należy pozatem dla orjentacji wymienić następujące kontrakty, zawarte w okresie sprawozdawczym:

1 statek 300 std. z Gdańska do Kings Lynn po 32/6 za std. Baltwood net
1 statek 500 std. z Gdańska do Grimsby stawka frachtowa nieznana
1 statek 800 std. z Gdańska do Tyne Dock stawka frachtowa nieznana

Statki linjowe do portów Wybrzeża Zachodniego odpływały z pełnemi ładunkami i towarzystwa utrzymujące regularną komunikację musiały podstawić jeszcze pewną ilość statków trampowych, aby móc przewieźć wszystkie towary będące w zaoferowaniu.

Również z Gdyni wysłano do Anglji znaczne ilości drewna, które frachtowano po stawkach wykazujących tendencję zniżkową.

Holandja: Materjał tarty wysłano jak w ubiegłym okresie sprawozdawczym po stawce hfl. 13.— za std. Podaż ładunków dla statków linjowych była dostateczna. W drugiej połowie, a szczególnie pod koniec miesiąca stawki płacone za przewóz zboża do portów holenderskich nieco zniżkowały. Płacono mianowicie do hfl. 2,75 za tonę ciężkiego zboża luzem. Poza statkami linjowemi zafrachtowano dwa niemieckie statki o pojemności 2000 ton każdy na koniec sierpnia.

Belgja: Na skutek rozpoczęcia eksportu zboża z tegorocznych żniw zaoferowanie ładunków do portów belgijskich począwszy od połowy sierpnia wykazało znaczną poprawę. Za kilka partyj z terminową dostawą do Antwerpji zapłacono do sh. 4/3 za tonę. Naogół jednak utrzymywała się stawka sh 4/— kwotowana w ubiegłym miesiącu. Również i tu statki linjowe nie mogły zabrać wszystkich towarów, wobec czego zafrachtowano szereg statków trampowych. Dla przykładu można wymienić następujące kontrakty:

1 statek polski 1200 ton po sh 4/—
1 statek niemiecki 1100 ton po sh 4/—
1 statek łotewski 2700 ton po sh 3/8

Stawki frachtowe na drewna z Gdańska do Antwerpji utrzymywały się w przybliżeniu na dotychczas notowanej wysokości, wykazując jednakże tenden-

cję zniżkową. Oprócz partyj wysłanych statkami linjowemi załadowano 400 std. tarcicy do Brukseli, oraz 750 std. do Antwerpji. Z Gdyni wysłano jeden większy ładunek częściowy 500 std. do Antwerpji.

Francja: Sytuacja w eksporcie drewna do Francji nie uległa zmianie. — Można wymienić kontrakt na przewóz 350 std.. do Dunkierki po sh. 23/9 w złocie, oraz 300 std. do Galais po 24/— w złocie za std.

Danja: Nie mamy również do doniesienia żadnych zmian dotyczących eksportu do Danji. Przy frachtowaniu całego szeregu ładunków zboża, napotkano na duże trudności, gdyż zaoferowanie ładunków ze wszystkich portów niemieckich na Bałtyku jednocześnie znacznie się zwiększyło.

Stawki frachtowe utrzymywały się na dotychczasowym poziomie Rmk. 5,00 za tonę ciężkiego zboża luzem do jednego duńskiego portu, położonego niebardziej na północ jak Aarhus, przyczem do portów położonych na północ od Aarhus doliczano odpowiedni dodatek.

Zafrachtowano pozatem ładunek soli potasowych do dwóch duńskich portów nie bardziej na północ jak Aarhus po stawce Rmk. 5,00 za tonę.

Nawozy sztuczne i wyroby przemysłu chemicznego.

Eksport soli potasowej był skierowany tak jak dotychczas do Holandji, Belgji, Danji i Szwecji. Zafrachtowano ładunek 3500 ton do Rotterdamu po Rmk. 3,20, oraz wykonano uprzednio zawarte kontrakty do Antwerpji. Sezon eksportu soli potasowych należy uważać za ukończony i jak dowiadujemy się, ponownego podjęcia eksportu należy spodziewać się późną jesienią. Ma wówczas być wysłane około 6000 ton do Danji, oraz Szwecji, w drobnych partjach od 100 do 200 ton. —

Do Hiszpanji wysłano w początku miesiąca dwie partje amoniaku po 2000 ton każda, przyczem osiągnięto sh 11/—. Tendencja zniżkowa wkońcu miesiąca i tu się zaznaczyła, gdyż za partję 2500 ton zapłacono już tylko 10/7½.

Cukier. Eksport cukru utrzymywał się na bardzo niskim poziomie. Należy wspomnieć zafrachtowanie 500 ton do Abo, oraz 500 ton do Helsingforsu po stawce 5/4½. Wysłano pozatem kilka drobnych partyj 50/100 ton do Rygi i Rewla statkami linjowemi. —

Węgiel. Sytuacja w eksporcie węgla nie uległa niestety polepszeniu. Wobec dość znacznej podaży tonażu, oraz braku odpowiednich ładunków węgla, stawki frachtowe miały tendencję zniżkową. Dla zilustrowania powyższego można wymienić następujące kontrakty, zawarte w okresie sprawozdawczym:

Francja	2250	tons	Bordeaux	Frs.	34.—	per	to.
	3200	„	Bayonne	„	32.—	„	„
	2500	„	Rounen	„	25.—	„	„
	1200	„	Le Havre	„	31.50	„	„
Holandja	3500	„	Amsterdam	sh	4/6	„	„
	4200	„	Rotterdam	„	4/3	„	„
	2000	„	Rotterdam	„	5/3	„	„
Irlandja	650	„	Waterford	„	8/6	„	„
	2000	„	Dublin	„	6/—	„	„
	3600	„	Dublin	„	5/—	„	„
	1800	„	Cork	„	6/—	„	„
	2500	„	Dublin	„	5/6	„	„
Danja	800	„	Svendborg	„	5/3	„	„
	1200	„	Faarborg	„	5/—	„	„
	3000	„	Copenhagen	„	4/—	„	„
Szwecja	2000	„	Stockholm	„	4/6	„	„
	3000	„	Stockholm	„	4/—	„	„
	2700	„	Karskä	„	4/4½	„	„
	2000	„	Uddevalla	„	4/6	„	„
	800	„	Uddevalla	„	6/—	„	„
	3000	„	Fagervik	„	4/9	„	„
	2000	„	Fagervik	„	5/—	„	„
	750	„	Södertäilje	„	5/6	„	„
	2000	„	Visby	„	4.6	„	„

Norwegja	4000	„	Harstad	„	5/3 „ „
	3000	„	Greaker	„	5/3 „ „
	3000	„	Haugesund	„	5/3 „ „
	3000	„	Oslo	„	4/9 „ „
Finlandja	2000	„	Wasa	„	4/3 „ „
	1000	„	Ekenäs	„	4,— „ „
	3000	„	Helsingfors	„	3/9 „ „
	4500	„	Helsingfors	„	3/6 „ „
	2500	„	Dalsbruk	„	4/— „ „

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

W miesiącu sierpniu br. statki polskiej floty handlowej przewiozły ogółem 72.538,5 ton towarów (bez importu z Anglji) oraz 246 stds drzewa. W eksporcie z Polski wywieziono 62.464,5 ton i 144.780 stds drzewa, w przywozie do Polski przewieziono 6.807 ton (bez importu z Anglji) i 102 stds drzewa, między portami zagranicznemi 3.267 ton. W porównaniu z poprzednim miesiącem zaznaczył się spadek przewozów we wszystkich kierunkach. Z poszczególnych przedsiębiorstw żeglugowych statki „Żeglugi Polskiej" przewiozły w sierpniu ogółem 29.160 ton, statki Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego 7.067 ton (w eksporcie) i statki „Polskarob" 36.311,5 ton.

Żegluga Polska S. A. Trampy „Żeglugi Polskiej" przewiozły w miesiącu sprawozdawczym ogółem 17.741 ton towarów, z czego 14.086 ton w eksporcie, 1.213 ton w imporcie oraz 2.442 ton w przewozie między portami zagranicznemi. W wywozie z Polski przewożono węgiel, sole potasowe, zboże i drzewo, w przywozie do Polski tomasynę i drobnicę. Przewozy między portami obcemi obejmowały wyłącznie węgiel.

Flota trampowa „Żeglugi Polskiej" odbyła w sierpniu ogółem 8 podróży, przyczem odwiedzono porty: Gefle, Rouen, Antwerpję, Rotterdam, Blyth, Malmö i Gandawę.

Na linjach regularnych przewieziono ogółem 11.419 ton towarów i 246.8 stds drzewa, z czego w wywozie 5.000 ton i 144,8 stds, w przywozie 5.594 ton i 102 stds oraz w przewozach tranzytowych 825 ton. W wywozie z portów polskich przewożono drobnicę, drzewo, cukier i zboże, w przywozie złom i drobnicę.

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A. Statki Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego przewiozły w mies. sierpniu 7.067 ton z Polski do Anglji, z czego z Gdyni 4.027 ton iz Gdańska 3.040 ton. Większe ilości przypadały na ładunki drzewa, dykty, klepek, celulozy, mączki kartoflanej, parafiny, manufaktury oraz bekonów i szynek.

W imporcie z Anglji do Polski przewieziono w miesiącu ubiegłym, tj. w lipcu ogółem 1.809 ton towarów, z czego 912 ton do Gdyni i 897 ton do Gdańska.

„Polskarob" Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe S. A. Statki „Polskarob" przewiozły w sierpniu ogółem 36.311,5 ton węgla w eksporcie z Polski, z czego do poszczególnych krajów następujące ilości: do Szwecji 11.121 ton, do Norwegji 19.554,5 ton, do Holandji 5.636 ton.

Ogółem odbyto 13 podróży, zawijając do portów: Haugesund, Oxelösund, Tofte, Drammen, Oslo, Ahus, Rotterdam, Amsterdam, Malmo, Vallvih i Slemmestad.

INSTRUKCJE DLA INTERESANTÓW STACJI GDYNIA - PORT.

Zawiadowca stacji P. K. P. Gdynia-Port wydał pod datą 7-go bm. L. dz. 2919/33 następujące instrukcje dla interesantów stacji Gdynia-Port, ujętych w 26 punktów, z któremi zapoznać się winne przedsiębiorstwa portowe.

Treść instrukcji.

1. Nadawca przesyłki winien zamawiać wagony próżne pod naładunek towarów w Eksp. Towarowej do godz. 10-tej na dzień następny, wyjątkowo uwzględnia się dodatkowe zamówienie na wagony do godz. 11-tej na dzień bieżący, jednak w razie braku wagonów interesenci zamówionych wagonów w trybie normalnym mają pierwszeństwo. Co do wagonów specjalnych, zaleca się uprzedzać stacje o zamierzonych większych transportach przeładunkowych, conajmniej trzy dni przed zamierzonym przeładunkiem.
2. Uzgadniać z zawiadowcą stacji masowe przeładunki co do miejsca rozładunku i załadunku dla zabezpieczenia terminowego podstawienia wagonów i ciągłości pracy przeładunkowej.
3. Zamawiać tyle wagonów, ile się w danym punkcie ładunkowym zmieści, nie tamując ładowania innych firm na sąsiednich punktach ładunkowych.
4. Ładować wagony w ten sposób, by towar załadowany nie spadał z wagonu, nie niszczył urządzeń kolejowych, wzgl. kaleczył służbę kolejową. Wagony takie będą pozostawiane na miejscu, aż do uregulowania ładunku.
5. Wagony kryte, po załadowaniu towaru, należy zamknąć, drzwi drutem przynajmniej 3 mm zabezpieczyć.
6. Ładowanie towarów z magazynu do wagonów i odwrotnie winno się zasadniczo odbywać od strony lądu odnośnych magazynów, zaś od strony morza (przy nabrzeżu) z wagonów na statki i odwrotnie.
7. Wagony załadowane nadawać w Eksp. Towarowej jaknajspieszniej, by umożliwić podstawienie dalszych wagonów pod naładunek na tym punkcie ładunk.
8. Dla terminowego wysłania wagonów właściwemi pociągami należy załatwiać formalności z nadawaniem w Eksp. Towarowej na wagony, przeznaczone dla stacji Wolnego Miasta Gdańska, do godz. 16-tej, w kierunku Bydgoszcz, Toruń, Kutno, Łódź i Warszawa Gł. do godz. 18,30 — dla pozostałych ładunków do godz. 19,30. Frankowanie przesyłek drobnicowych do godz. 16,30, a wagonowych do godz. 18-tej.
9. Przesyłki drobnicowe, nadawane tak w magazynach prywatnych, jak i w magazynach kolejowych, winny być zaopatrzone w etykiety trwałe, przymocowane do przesyłki. Treść napisów: cecha, numer, stacja nadania, stacja przeznaczenia, nadawca i odbiorca. Cechy i numer winny być zgodne z wskazanym w liście przewozowym. Niezałatwienie powyższych czynności powoduje zwłokę w przyjmowaniu przesyłek.
10. Razem z przesyłką należy złożyć w Eksp. Towarowej prawidłowo wypełniony list przewozowy.
11. Wszelkie przesyłki, tak z wolnego obrotu jak i odprawione przez Urząd Celny, muszą być zaopatrzone w pieczęć Urzędu Celnego.
12. Podstawienia wagonów pod statki i masowo potrzebnych wagonów pod magazyny i place, winny firmy żądać na podstawie ustalonego w tut. porcie wzoru, conajmniej 4 godziny przed zamierzonym przeładunkiem w Urzędzie Inspekcyjnym, wzgl. u właściwego kierownika ruchu. Dotyczy to również wagonów pojedyńczych, odstawionych na żądanie firm na tory odstawcze (Wykop).
13. Wagony z ładunkiem, przeznaczone na statki, pozostawiać bezwarunkowo na torach odstawczych (Wykop) do czasu nadejścia statku i postąpić jak pod pkt. 12-tym. Trzymanie tych wagonów przez dłuższy czas przy magazynach utrudnia pracę przeładunkową.
14. Ładowanie towarów z międzytorza jest bez zgody zawiadowcy stacji niedozwolone. Towary obok torów układane, winny być ułożone conajmniej 150 cm od zewnętrznej szyny toru. Zasypywanie zwrotnic, torów etc. towarem nie jest dozwolone, powoduje zwłokę w podstawieniu i przerwę w pracy.
15. Nie wolno pozostawiać wagonów częściowo tylko rozładowanych z towarem niezabezpieczonym (drzewo). Wagony takie, oraz stojące poza temi, nie będą ruszane, powoduje to nienależyte obsłużenie punktu ładunkowego.
16. Wagony, po wyładowaniu towaru, należy należycie wymieść, druty, sznury itp. z wagonów usunąć, kłonice i inne przybory wagonowe na właściwe miejsce za-

łożyć, łańcuchy spiąć. Niestosowanie się do powyższego uprawnia kolej do pobrania od odbiorcy taryfowej opłaty.

17. Kolej podstawia wagony, nadeszłe z ładunkiem, na punkt ładunkowy — magazyny, place — wskazany w liście przewozowym, o ile odbiorca przesyłki nie wskaże Eksp. Towar. **przed nadejściem wagonu do stacji Gdynia-Port** innego punktu podstawienia. W razie niewskazania punktu ładunku ani w liście przewozowym, ani przez odbiorcę w powyższym czasie, kolej podstawia wagony na ładownię publiczną.
18. Przestawienie wagonów z jednego punktu ładunkowego na drugi punkt ładunkowy podlega taryfowej opłacie. Jakiekolwiek interwencje w służbie ruchu, celem przestawienia takich wagonów, nie mają żadnego znaczenia i nie będą uwzględnione. Po uiszczeniu odnośnej opłaty, Eksp. Tow. wydaje od siebie służbie ruchu polecenie na przestawienie.
19. Nie wolno zastawiać torów przejazdowych.
20. Przepychanie wagonów ludźmi jest dozwolone tylko pod dozorem egzaminowanego prac. kolej., co należy zgłaszać dozorcy punktu ładunkowego (magazynie).
21. Wszelkie żądania stron od kolei, na punktach ładunk. w sprawach przydziału wagonów, przestawienie wagonów, wyciąganie wagonów i t. p. należy składać u dozorcy odnośnych punktów ładunkowych (magazyniera) a nie w Urzędzie Inspekcyjnym. Służbie przetokowej nie wolno podczas pracy przetokowej przeszkadzać.
22. Nie wolno zastawiać zwrotnic wagonami, by nie utrudniać temsamem sprawnej i szybkiej obsługi danego punktu.
23. Samowolne wypychanie wagonów z punktów ładunkowych firm innych dla umożliwienia własnego ładunku jest niedopuszczalne i pociąga za sobą uiszczenie opłaty kolei za ponowne podstawienie wagonów, a pozatem karę administracyjną.
24. Podstawienie wagonów na tory dojazdowe jest niedopuszczalne.
25. Układanie jakichkolwiek przedmiotów na torach, jak bel, szyn wąskotorowych, odgrodzeń i t. p. bez poprzedniego uzgodnienia z zawiadowcą stacji jest wzbronione.
26. Skupianie większej ilości statków na zbyt krótkich nabrzeżach (Rotterdamskie) przy ładowaniu z tych statków na wagony i odwrotnie, pogarsza wydajność pracy, tak dla firm, jak i kolei przez częste wstawianie i wystawianie wagonów, wobec czego należałoby takie statki ustawiać na innych punktach ładunkowych, więcej wolnych.

SPRAWA „CURRENT RATE".

Na wspólnem zebraniu przedstawicieli Związku Gdyńskich Ekspedytorów Portowych, Polskiego Związku Maklerów Okrętowych i Związku Armatorów Polskich, odbytem w dniu 17 sierpnia b. r., porozumiano się co do następującej zasady ustalenia „current rate":

Wobec obniżki stawek sztauerskich w Gdańsku uchwalono, że w Gdyni obowiązywać będą każdorazowo stawki gdańskie bez 10% dodatku, przyczem stawki te zaokrąglone będą od 5—10 gr w dół lub górę, n. p. 2 gr zaokrągla się do zera, 3 gr do 5 gr, 7 gr zaokrągla się do 5 gr, 8 gr do zera.

Powyższe odnosi się do stawek gdyńskich, których wysokość przewyższa obecnie obowiązujące stawki gdańskie lub jest z niemi zrównana, natomiast stawki gdyńskie, które są obecnie niższe od stawek gdańskich pozostają niezmienione w obecnej wysokości.

Wysokość stawki „current rate" na inne artykuły, które nie są wymienione w gdańskiej taryfie, m. in. na szyny, ustalone zostaną przez Komisję Porozumiewawczą. — W skład tej Komisji wchodzić będą prezesi poszczególnych związków, wzgl. ich zastępcy. P. dr. Kasprowicz, p. dr. Bierowski i p. Michalewski, oraz przedstawiciel tej firmy, która złoży wniosek o „current rate" dla danego towaru.

W najbliższych dniach zejdzie się komisja, która zajmie się redakcją nowej taryfy „current rate" które, po opublikowaniu jej przez zainteresowane związki, będą obowiązywały.

W SPRAWIE KOMUNIKACJI TELEFONICZNEJ MIĘDZY GDYNIĄ I ZAGRANICĄ.

Jak nas informowano, Ministerstwo Poczt i Telegrafów w Warszawie zwróciło się do Ministerstwa Poczt w Berlinie z zapytaniem, czy nie byłoby skłonnem poczynić ułatwienia w sprawie polepszenia komunikacji między Gdynią i zagranicą tranzytem przez ich terytorjum, na które to zapytanie niemieckie Ministerstwo Poczt odpowiedziało odmownie.

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI.

s. s. „Scandinavie" oczekiwany dnia 10 bm. z ładunkiem złomu,
s. s. „Kaupo" oczekiwany dnia 10 bm. po ładunek węgla do Danji,
s. s. „Ellin" oczekiwany dnia 10 bm. po ładunek węgla do Łotwy,
m. s. „Hemland" oczekiwany dnia 10 bm. z ładunkiem drobnicy z Portów Bliskiego Wschodu,
s. s. „Johannes C. Russ" oczekiwany dnia 11. bm. z ładunkiem drobnicy z Hamburga,
m. s. „Ida" oczekiwany dnia 12 bm. po ładunek makuchów z Olejarni „Union",
s. s. „Mercator" oczekiwany dnia 13 bm. z ładunkiem drobnicy z Buenos Aires, Rio de Janeiro i Victoria,
m. s. „Nordland" oczekiwany dnia 12 bm. z ładunkiem drobnicy z Portów Bliskiego Wschodu,
s. s. „Lisboa" oczekiwany dnia 14 bm. z ładunkiem drobnicy z Portów Marokkańskich, Portugalskich i Poł. Hiszpanji,
s. s. „Lattava" oczekiwany dnia 14 bm. po ładunek węgla dla Łotwy,
s. s. „Robert" oczekiwany dnia 14 bm. po ładunek węgla dla Szwecji,
s. s. „Leopoldville" oczekiwany dnia 15 bm. z turystami z Antwerpji,
s. s. „Akershus" oczekiwany dnia 15. bm. z ładunkiem drobnicy z Oslo,
s. s. „Franz" oczekiwany dnia 15. bm. po ładunek węgla dla Danji,
s. s. „Marianne" oczekiwany dnia 15. bm. po ładunek węgla dla Danji,
s. s. „Iwan" oczekiwany dnia 16. bm. z ładunkiem drobnicy z Göteborgu i Malmö,
m. s. „Vasaholm" oczekiwany dnia 18 bm. z ładunkiem bawełny i drobnicy z Portów Zatoki Meksykańskiej,
m. s. „Toledo" oczekiwany dnia 18 bm. z ładunkiem bawełny i drobnicy z portów Zatoki Meksykańskiej,
m. s. „Gotland" oczekiwany dnia 18 bm. z ładunkiem drobnicy z Portów Bliskiego Wschodu,
s. s. „Algeria" oczekiwany dnia 18 bm. z ładunkiem owoców południowych z Sycylji,
s. s. „Sylvia" oczekiwany dnia 19. bm. po ładunek węgla dla Szwecji,
s. s. „Jaederen" oczekiwany dnia 23 bm. z ładunkiem drobnicy z Bergen, Moss, Kambo i Drammen,

s. s. „Catania" lub subst. oczekiwany dnia 23 bm. po ładunek drobnicy do Morza Śródziemnego,

m. s. „Lagaholm" oczekiwany dnia 27 bm. z ładunkiem bawełny i drobnicy z Portów zatoki Meksykańskiej,

s. s. „Scandinavia" oczekiwany dnia 29 bm. z ładunkiem owoców południowych z Sycylji,

m. s. „Tampa" oczekiwany dnia 1 października z ładunkiem bawełny z Portów Zatoki Meksykańskiej.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten.)

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports — Danzig Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

	Daty odjazdów — Dates of sailings				
s/s	Gdynia	Gdańsk	Tallinn	Kotka	Helsingfors
Poseidon	12. 9.	16. 9.	20. 9.	—	23. 9.
Śląsk	19. 9.	23. 9.	27. 9.	29. 9.	30. 9.
Poseidon	26. 9.	30. 9.	4. 10.	—	7. 10.
Cieszyn	3. 10.	7. 10.	11. 10.	13. 10.	14. 10.
Poseidon	10. 10.	14. 10.	18. 10.	20. 10.	21. 10.
Śląsk	17. 10.	21. 10.	1. 11.	3. 11.	4. 11.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required.
Through Bills of Lading to all Finish Ports.
The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Tallinna — Rygi (Tallinn — Riga)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 11. 9.
s/s Tiber — z Gdyni 25. 9.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Mercur — z Gdyni 11. 9.
s/s Minos — z Gdyni 18. 9.
s/s Mercur — z Gdyni 25. 9.
s/s Minos — z Gdyni 2. 10.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s I. C. Jacobsen — z Gdyni 13. 9. — z Gdańska 15. 9.
s/s I. C. Jacobsen — z Gdyni 20. 9. — z Gdańska 22. 9.
s/s Broholm — z Gdyni 22. 9. — z Gdańska 24. 9.
s/s I. C. Jacobsen — z Gdyni 27. 9. — z Gdańska 29. 9.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji. Wysp Faroer New Yorku i portów Morza Śródziemnego.
Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterranean Ports.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 11. 9.
s/s Erna — z Gdyni 25. 9.

Do Stockholmu (Stockholm)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Ingeborg — z Gdyni 20. 9.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss—Kambo—Drammen) (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus z Gdańska 14. 9. — z Gdyni 15. 9.
s/s Akershus — z Gdańska 28. 9. — z Gdyni 29. 9.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ura — z Gdańska 8. 9. — z Gdyni 9. 9.
s/s Jaederen — z Gdańska 22. 9. — z Gdyni 23. 9.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.
Notice: Through B/L to all North-Norway Ports. Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Malmö — Helsingborg — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 10. 9. — z Gdańska 18. 9.

Do Karlskrony (Carlskrona)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 20. 9.

Do Kalmaru (Kalmar)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 11. 9.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 20. 9.

Do Hamburga (Hamburg)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Little Evy — z Gdyni 14. 9.
s/s Little Evy — z Gdyni 22. 9.
s/s Little Evy — z Gdyni 2. 10.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Kaete — z Gdyni 12. 9. — z Gdańska 16. 9.
s/s Helene Russ — z Gdyni 16. 9. — z Gdańska 19. 9.
s/s Maggie — z Gdyni 19. 9. — z Gdańska 23. 9.
s/s Bernhard — z Gdyni 23. 9. — z Gdańska 26. 9.
s/s Hinrich — z Gdyni 26. 9. — z Gdańska 30. 9.
s/s Brahe — z Gdyni 30. 9. — z Gdańska 3. 10.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich oraz do portów, położonych nad Łabą.
Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterranean Ports and Elbe Ports.

Do Bremy (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Mercur — z Gdańska 16. 9.
s/s Minos — z Gdańska 23. 9.
s/s Mercur — z Gdańska 30. 9.
s/s Minos — z Gdańska 7. 10.

Do Amsterdamu (Amsterdam)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Theseus — z Gdyni 17. 9. — z Gdańska 19. 9.
s/s Pluto — z Gdyni 24. 9. — z Gdańska 26. 9.

Statek odchodzi z Gdyni w każdą niedzielę, z Gdańska w każdy wtorek. — Sailing from Gdynia every Sunday, from Danzig every Tuesday.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów nadreńskich i nad Menem oraz do wszystkich portów zamorskich.
Notice: Through B/L to all Rhenish and Main River Ports and to all transatlantic Ports.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 12. 9. — z Gdańska 15. 9.
s/s Cieszyn — z Gdyni 19. 9. — z Gdańska 22. 9.
s/s Chorzów — z Gdyni 26. 9. — z Gdańska 29. 9.
s/s Śląsk — z Gdyni 3. 10. — z Gdańska 6. 10.
s/s Chorzów — z Gdyni 10. 10. — z Gdańska 13. 10.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem" i „Ludwig Kolberg" odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki. —

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i innych portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Condor — z Gdyni 14. 9. — z Gdańska 16. 9.
s/s Elin — z Gdyni 18. 9. — z Gdańska 20. 9.
s/s Achilles — z Gdyni 21. 9. — z Gdańska 23. 9.
s/s Butt — z Gdyni 25. 9. — z Gdańska 27. 9.
s/s Pylades — z Gdyni 28. 9. — z Gdańska 30. 9.
s/s Orest — z Gdyni 2. 10. — z Gdańska 4. 10.
s/s Condor — z Gdyni 5. 10. — z Gdańska 7. 10.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 12. 9. — z Gdańska 13. 9.
s/s Cieszyn — z Gdyni 19. 9. — z Gdańska 22. 9.
s/s Tczew — z Gdyni 26. 9. — z Gdańska 29. 9.
s/s Śląsk — z Gdyni 3. 10. — z Gdańska 6. 10.
s/s Tczew — z Gdyni 10. 9. — z Gdańska 13. 10.
Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek. z Gdańska w każdy piątek.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Condor — z Gdyni 14. 9. — z Gdańska 16. 9.
s/s Butt — z Gdyni 25. 9. — z Gdańska 27. 9.
s/s Condor — z Gdyni 5. 10. — z Gdańska 7. 10.

Do Antwerpji — Gandawy — Brukseli — Ostendy (Antwerp — Ghent — Brussel — Ostend)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Bravore — z Gdyni 13. 9.

Do Leith — Grangemouth.

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Minorca — z Gdyni 16. 9.
s/s Hague — z Gdyni 23. 9.
s/s Majorca — z Gdyni 30. 9.
Odjazd w każdą sobotę. — Sailing every Saturday.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich większych portów Szkocji Anglji Północnej i Irlandji.
Notice: Through B/L to all ports of Scotland, North-England and Ireland.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Premjer — z Gdańska 13. 9. — z Gdyni 14. 9.
s/s Premjer — z Gdańska 27. 9. — z Gdyni 28. 9.
s/s Premjer — z Gdańska 11. 10. — z Gdyni 12. 10.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 19. 9. — z Gdyni 21. 9.
s/s Baltonia — z Gdańska 3. 10. — z Gdyni 5. 10.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lublin — z Gdańska 13. 9. — z Gdyni 21. 9.
s/s Lwów — z Gdańska 20. 9. — z Gdyni 21. 9.
s/s Lublin — z Gdańska 27. 9. — z Gdyni 28. 9.
s/s Lwów — z Gdańska 4. 10. — z Gdyni 5. 10.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 11. 9.
s/s Tiber — z Gdyni 25. 9.

Neapol — Livorno — Genua — Catania — Messina — Palermo — Casablanca — Tanger — Ceuta — Mellila — Oran — Alger.

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Broholm — z Gdyni 22. 9.

Do portów sycylijskich — Catania — Messina — Palermo (Sicilian Ports)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Gunver — z Gdyni 20. 9.
s/s Jrsa — z Gdyni 3. 10.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Gunver — z Gdyni 20. 9.
s/s Jrsa — z Gdyni 3. 10.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 12. 9. — z Gdańska 13—15. 9.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria, Piraeus, Istanbul, Beyrouth, Jaffa, Haifa)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Nordland — z Gdyni 12. 9. — z Gdańska 11. 9.
m/s Gotland — z Gdyni 18. 9. — z Gdańska 19. 9.
m/s Erland — z Gdyni 2. 10. — z Gdańska 3. 10.
m/s Blaland — z Gdyni 11. 10. — z Gdańska 12. 10.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Levant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Scanyork — z Gdyni 12. 9.
s/s City of Fairbury — z Gdyni 20. 9.
s/s Scanpenn — z Gdyni 5. 10.
s/s Scanyork — z Gdyni 25. 10.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia — Ameryka (PAM)

s/s Kościuszko — z Gdyni 15. 9.

Do Rio de Janeiro — Santos — Buenos Aires — Montevideo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Equator — z Gdańska ca. 15. 9.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Lima — z Gdyni ca. 23. 9.

Do Cape Town — Mossel Bay — Algoa Bay — East London — Lourenco Marques — Durban.

Bergenske Baltic Transports Ltd.
s/s Kaaparen — z Gdyni ca. 15. 10.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten.)

Nowy York (New York) — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Scanpenn — 13. 9.	s/s Scanpenn — 28. 9.
s/s Sagaporack — 19. 9.	s/s Sagaporack — 3. 10.
s/s Scanstates — 23. 9.	s/s Scanstates — 7. 10.
s/s Minnequa — 28. 9.	s/s Minnequa — 12. 10.
s/s Sagaporack — 13. 10.	s/s Sagaporack — 27. 10.
s/s Scanpenn — 27. 10.	s/s Scanpenn — 11. 11.

Filadelfja (Philadelphia) — Gdynia

American Scantic Line
Due to arrive at Gdynia
Oczekiwane w Gdyni.

s/s City of Fairbury — 13. 9.
s/s Scanpenn — 28. 9.
s/s Sagaporack — 3. 10.
s/s Scanstates — 7. 10.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.
Daty odjazdów — Sailings

s/s	Tallinn	Kotka	Helsingfors
Cieszyn	13. 9.	15. 9.	16. 9.
Poseidon	20. 9.	—	23. 9.
Śląsk	27. 9.	29. 9.	30. 9.
Poseidon	4. 10.	—	7. 10.
Cieszyn	11. 10.	13. 10.	14. 10.

Hamburg — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Daty odjazdów — Sailings

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
Helene Russ	13. 9.	16. 9.	19. 9.
Maggie	16. 9.	19. 9.	23. 9.
Bernhard	20. 9.	23. 9.	26. 9.
Hinrich	23. 9.	26. 9.	30. 9.
Brahe	27. 9.	30. 9.	3. 10.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.
Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Śląsk 16. 9.
z Rotterdamu — s/s Chorzów 23. 9.
z Rotterdamu — s/s Cieszyn 30. 9.
z Rotterdamu — s/s Chorzów 7. 10.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s	Daty odjazdów — Sailings Rotterdam	Gdynia	Gdańsk
Elin	12. 9.	18. 9.	20. 9.
Achilles	16. 9.	21. 9.	23. 9.
Butt	19. 9.	25. 9.	27. 9.
Pylades	23. 9.	28. 9.	30. 9.
Orest	26. 9.	2. 10.	4. 10.
Condor	30. 9.	5. 10.	7. 10.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Antwerpji — s/s Śląsk 13. 9.
z Antwerpji — s/s Tczew 22. 9.
z Antwerpji — s/s Cieszyn 27. 9.
z Antwerpji — s/s Tczew 6. 10.
z Antwerpji — s/s Śląsk 11. 10.

Antwerpja (Antwerp) — Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s	Daty odjazdów — Sailings Antwerpja	Rotterdam	Gdynia
Butt	16. 9.	19. 9.	23. 9.
Condor	28. 9.	30. 9.	5. 10.

Brema (Bremen) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s	Daty odjazdów — Sailings Brema	Gdynia	Gdańsk
Minos	14. 9.	18. 9.	23. 9.
Mercur	21. 9.	25. 9.	30. 9.
Minos	28. 9.	2. 10.	7. 10.

Ryga (Riga) — Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s	Daty odjazdów — Sailings Ryga	Gdańsk
Mercur	13. 9.	16. 9.
Minos	20. 9.	23. 9.
Mercur	27. 9.	30. 9.
Minos	4. 10.	7. 10.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
Premjer	21. 9.	24. 9.	27. 9.
Premjer	5. 10.	8. 10.	11. 10.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
Baltonia	14. 9.	18. 9.	18. 9.
Baltonia	28. 9.	2. 10.	2. 10.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
Lwów	14. 9.	17. 9.	20. 9.
Lublin	21. 9.	24. 9.	27. 9.
Lwów	28. 9.	1. 10.	4. 10.
Lublin	5. 10.	8. 10.	11. 10.

Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkierka — Gdańsk — Gdynia
Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkirk — Danzig — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

	z — from Bordeaux—La Pallice		z — from Le Havre—Dunkirk
s/s Tiber	około (about) 13/14. 9.	—	około (about) 18/20. 9.
s/s Skjold	około (about) 25/26. 9.	—	około (about) 30. 9. — 2. 10.
s/s Seine	około (about) 16/17. 10.	—	około (about) 21/23. 10.

Manchester (Liverpool) — Swansea — Gdańsk (Danzig)

F. G. Reinhold Ltd.

	loads at Manchester	loads at Liverpool	loads at Swansea
s/s Halfdan	8/9. 9.	11/16. 9.	18/19. 9.
s/s Taarnholm	15/16. 9.	18/23. 9.	25/26. 9.

Sycylja — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Daty odjazdów — Sailings

	Catania	Messina	Palermo
s/s Scandinavia	7. 9.	8. 9.	9. 9.
s/s Ivernia	21. 9.	22. 9.	23. 9.

Hiszpanja — Gdynia — Gdańsk
(Spain — Gdynia—Danzig)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Tarragona	Candia	Walencia	Alicante	Almeria	Malaga
s/s Catalonia	8. 9.	—	9. 9.	11. 9.	12. 9.	13. 9.
s/s Iberia	13. 9.	14. 9.	15. 9.	16. 9.	18. 9.	19. 9.

Porty lewantyńskie (Levant) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Derindje	Bourgas	Anatolja	Istambul	Pireus	Izmir	Calamata	Patras	Aleksandrja	Gdynia
m/s Blaland	3. 9.	—	—	4. 9.	—	16. 9.	18. 9.	19. 9.	10. 9.	12. 10.
m/s Vikingland	—	16. 9.	22. 9.	25. 9.	—	2. 10.	3. 10.	4. 10.	—	20. 10.
m/s Hemland	—	—	—	—	—	10. 10.	—	23. 10.	—	7. 10.
m/s Roland	—	7. 10.	15. 10.	18. 10.	22. 10.	—		—	—	—
s/s Nordland	—	5. 10.	—	9. 10.	—	—	—	—	20. 10.	18. 11.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Gdynia/Gdańsk
m/s America	8. 9.	15. 9.	28. 9.	15. 10.
m/s Svaneholm	23. 9.	30. 9.	—	28. 10.
m/s Tortugas	28. 9.	5. 10.	—	27. 10.
m/s Stureholm	8. 10.	15. 10.	21. 10.	15. 11.
m/s Topeka	21. 10.	31. 10.	—	30. 11.

Casablanca — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Melilla — wychodzi z Casablanca 20/25. 9. — przyjazd do Gdyni ca 12/15. 10.

Buenos Aires — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Mercator ład. w Buenos Aires w I. poł. sierpnia przyjazd Gdynia/Gdańsk 10. 9.
s/s Bore IX ład. w Buenos Aires w II. poł. sierpnia przyjazd Gdynia/Gdańsk 2. 10.
s/s Navigator — ładuje w Buenos Aires w końcu sierpnia/początku września — przyjazd Gdynia/Gdańsk 18. 10.
s/s Bore VIII — ładuje w Buenos Aires w końcu września/początku października— przyjazd Gdynia/Gdańsk 10. 11.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania KAWY z Rio de Janeiro, Victoria i Santos do Gdyni/Gdańska:

	Termin wyjścia			
	z Santos	z Rio de Janeiro	z Victoria	przyj. Gdynia/Gdańsk
par. Mercator	ca. 12. 8.	14. 8.	16. 8.	10. 9.
par. Bore IX	31. 8.	2. 9.	4. 9.	2. 10.
par. Navigator	15. 9.	17. 9.	20. 9.	18. 10.
par. Bore VIII	6. 10.	9. 10.	10. 10.	10. 11.



JAKIE STATKI BUDUJE SIĘ OBECNIE.

Na podstawie zamówień nowego tonażu, jakie poczynione zostały w ciągu bieżącego roku, ustalić można typ statków handlowych, budowanych obecnie i cieszących się dużą wziętością. Typ ten jest odmienny dla żeglugi regularnej i trampowej. W żegludze regularnej typem „modnym" jest szybki i przeważnie duży statek, robiący 13 do 16 węzłów, podczas gdy w żegludze trampowej typ stanowi statek o 4000 do 5000 ton brutto, o szybkości 10 do 11 węzłów. Charakterystycznem jest, że duże statki, budowane obecnie dla żeglugi regularnej, są prawie wszystkie motorowcami, podczas gdy trampy parowcami.

NOWA LINJA FINSKA ANGFARTYGS A/B.

W związku ze wzrostem wymiany towarowej między Finlandją i Anglją, znana na naszym terenie firma żeglugowa Finska Angfartygs Aktiebolaget (obsługująca wspólnie z „Żeglugą Polską" linję bałtycką) zdecydowała się utworzyć regularną komunikację między Abo i południowo-wschodniem wybrzeżem Finlandji i Anglją, począwszy od kwietnia przyszłego roku. Nowa linja obsługiwana będzie trzema statkami.

IMPORT WĘGLA DO NORWEGJI.

Przywóz węgla do Norwegji w ciągu pierwszej połowy 1932 r. wynosił 1.009.334 ton, wobec 997.110 ton w tym samym okresie ubiegłego roku. Przywóz koksu wzrósł z 210.898 ton na 242.483 ton w tym samym czasie.

Głównym dostawcą węgla była Wielka Brytanja, następnie Polska i Niemcy. Udział powyższych krajów w imporcie węgla do Norwegji w pierwszej połowie br. przedstawiał się następująco w porównaniu z tym samym okresem ubiegł. roku:

	1932	1933
Wielka Brytanja	456.228 ton	507.747 ton
Polska	440.000 ton	448.000 ton
Niemcy	11.474 ton	10.106 ton

ROZBUDOWA NIEMIECKIEJ FLOTY ŚLEDZIOWEJ.

Rząd niemiecki przeznaczył ostatnio 3 miljn. rmk. na rozbudowę floty dla połowu śledzi, co pozwoli wybudować do przyszłej wiosny 22 do 24 trawlerów rybackich. W obecnej chwili niemiecka flota śledziowa liczy 148 statków.

„REX" ZDOBYWCĄ BŁĘKITNEJ WSTĘGI ATLANTYKU.

W swej ostatniej podróży do Ameryki s/s „Rex" zdobył dla marynarki handlowej włoskiej „Błękitną Wstęgę" Atlantyku, uskuteczniając przejazd przez ocean z Gibraltaru do Nowego Yorku w 4 dniach, 13 godzinach i 58 minutach.

Ostatni rekord ustanowiony był przez s/s „Bremen", który przebył Atlantyk w 4 dniach, 16 godzinach i 13 minutach. Średnia szybkość s/s „Rex'a" wynosiła w podróży rekordowej 28.92 węzłów, największa szybkość 29.17 węzłów.

W kołach morskich przypuszczają, iż Niemcy spróbują w najbliższym czasie odebrać Włochom „Błękitną Wstęgę", gdyż, jak twierdzą wtajemniczeni, statki „Europa" i „Bremen" zdolne są rozwinąć większą szybkość niż ta, jaką rozwijały ostatnio dla zdobycia rekordu.

W związku z powyższem warto przypomnieć pierwsze przejazdy statków parowych przez Atlantyk.

Pierwszym statkiem parowym, który przejechał ocean z Ameryki do Europy był „Savannah". Statek ten, zaopatrzony w maszynę parową, opuścił port w Savannah 23 maja r. 1819 i przybył do Liverpool 29 czerwca, po 33 dniach podróży. Podczas całej podróży używano maszyny parowej tylko przez 18 dni. Średnia szybkość „Savannah" wynosiła 6 węzłów. Statek zabrał na podróż tą 80 ton węgla, oprócz tego pewną ilość drzewa.

Drugim statkiem parowym był „Royal William", który przejechał Atlantyk z Quebec do Londynu w 40 dniach, w roku 1831.

Wreszcie trzecim był statek imieniem również „Royal William", należący do City of Dublin Steam Packet Co., który przejechał pierwszy raz ocean w r. 1838 z szybkością średnią 10 węzłów i stale kursował następnie między Ameryką i Anglją. Przejazd na nim do Ameryki kosztował swego czasu 140 dolarów od osoby.

DEKADENCJA PORTU HAMBURSKIEGO.

Rozwój portu hamburskiego został przez obecne stosunki gospodarcze a przedewszystkiem przez aktualną politykę Niemiec, zahamowany na czas dłuższy i liczyć się należy z tem, iż ten największy port niemiecki chyli się powoli ku dekadencji.

Hamburg, jak donosi prasa zagraniczna, odczuwa w silnym stopniu bojkot żeglugi i towarów niemieckich, stosowany przez żydów oraz bojkot sowiecki, który kieruje handel zagraniczny Rosji na Antwerpję i Rotterdam. Spadek obrotów z Rosją był bardzo znaczny w bieżącym roku i zaakcentuje się prawdopodobnie jeszcze bardziej w przyszłości, pozbawiając port hamburski przeładunku około 1 miljona ton towarów rocznie. W pierwszej połowie 1933 r. przeszło przez Hamburg zaledwie 393.000 ton z Rosji, wobec 740.000 ton w tym samym okresie ubiegłego roku. Wywóz do Rosji spadł w tym samym czasie z 174.000 ton na 64.000 ton.

RUCH W KANALE SUEZKIM WSKAZUJE NA OŻYWIENIE W HANDLU MIĘDZYNARODOWYM I ŻEGLUDZE.

W ostatnim numerze „Biuletynu“ pisaliśmy o wzroście obrotów we większości portów europejskich, co pozostaje w związku z ożywieniem w handlu międzynarodowym. Ostatnio opublikowane dane statystyczne, odnoszące się do ruchu w Kanale Suezkim w pierwszej połowie 1933 r., wskazują również na pewną poprawę i pozwalają mieć nadzieję, że przesilenie kryzysu gospodarczego jest już poza nami.

Tonaż statków, które przejechały przez Kanał Suezki w pierwszych 6 miesiącach br., wynosił 14.941.000 ton, co przedstawia wzrost o 899.000 ton, czyli 6,4% w stosunku do roku poprzedniego. Wzrost ruchu ilustrują poniższe cyfry (w tonach brutto):

Kierunek:	Pierwsza połowa 1933 r.	Wzrost w stosunku do r. 1932
z północy na południe:	7.030.000	417.000
z południa na północ:	7.911.000	482.000
	14.941.000	899.000

NOWE STATKI J. LAURITZEN‘A.

Stocznia duńska w Naskov (która budowała s/s Śląsk i s/s Cieszyn dla Żeglugi Polskiej) spuściła ostatnio na wodę parowiec „Laura“, budowany dla znanego u nas armatora J. Lauritzen‘a z Kopenhagi. Statek ten jest trzecim z czterech statków, zamówionych przez powyższego armatora w stoczni w Naskov, dla przewozu owoców południowych. Statek „Laura“ zaopatrzony jest w specjalne chłodnie o pojemności 100.000 stóp sześciennych dla przewozu owoców oraz posiada szybkość 11,2 węzłów.

Statki J. Lauritzen‘a utrzymują między innemi stałą komunikację między Wyspami Kanaryjskiemi oraz portami sycylijskiemi a Gdynią i służą do przewozu owoców południowych jak bananów, pomarańczy, winogron etc. Maklerem omawianego armatora na Polskę jest „Polska Agencja Morska“.

RUCH PASAŻERSKI PRZEZ ATLANTYK.

Towarzystwa żeglugowe, obsługujące ruch pasażerski przez Atlantyk, dotknięte zostały silnie spadkiem przejazdów w roku bieżącym, które skurczyły się nadal w porównaniu do lat ubiegłych. Przejazdy między Stanami Zjednoczonemi a Europą wynosiły w obu kierunkach, w ciągu 7 miesięcy bieżącego roku, 264.500 osób, wobec 360.600 w tym samym okresie ubiegłego roku. Przejazdy między Kanadą a Europą w obu kierunkach zmniejszyły się w tym samym czasie z 58.900 osób na 45.100 osób. Ogółem ruch pasażerski przez ocean przedstawiał się w pierwszych 7 miesiącach 1933 r. oraz 1932 roku następująco:

	r. 1932	r. 1933	Spadek
I. klasa	57.500	44.400	12.900
kabiny	36.200	32.100	4.100
II. klasa	23.700	10.800	12.900
klasa turystyczna	108.700	87.700	21.000
III. klasa	193.600	134.600	59.000
	419.500	309.600	109.900

ZWYŻKA CEN NA OLEJ MASZYNOWY.

Armatorzy liczyć się muszą obecnie ze znaczną podwyżką cen na „fuel oil“ w najbliższym czasie w związku z cenami ustanowionemi przez Standard Oil Company of New Yersey na rok 1934. Jak donoszą z Nowego Yorku, powyższy trust ustalił dla kontraktów na rok 1934 następujące ceny maksymalne za baryłkę „C bunker fuel oil“ dol. 1.60 dla północnego wybrzeża atlantyckiego i dol. 1.45 za baryłkę dla portów Golfu. W roku 1933 odnośne ceny maksymalne wynosiły dol. 1.10 i 0,93. Cena f. a. s. New York Harbour wynosić będzie dol. 1 za baryłkę i spodziewany jest jej wzrost o 25 proc. z początkiem przyszłego roku.

BANK MORSKI W JAPONJI.

Związek Popierania Żeglugi w Japonji wspólnie ze Związkiem Armatorów Japońskich i Związkiem Stoczni przedłożył rządowi projekt utworzenia banku dla żeglugi t. zw. Japońskiego Banku Morskiego. Kapitał zakładowy banku wynosić ma 30 milj. jen, z których 25 proc. ma być wpłaconych przy założeniu, przyczem w ciągu pierwszych 5 lat rząd miałby gwarantować akcjonarjuszom dywidendę. Bank miałby prawo wypuścić obligacyj na 10 razy większą sumę od wpłaconego kapitału oraz prawo otrzymywania depozytów i wypuszczania pożyczek. Działalność banku polegałaby na udzielaniu pożyczek na statki pływające i w konstrukcji kredytów na frachty itp.

NOWY MIĘDZYNARODOWY KODEKS SYGNALIZACYJNY.

Angielski Board af Trade komunikuje, iż nowy kodeks sygnałów (International Code of Signals), którego publikacja została zadecydowana 20 kwietnia 1932 roku **wejdzie w międzynarodowy użytek od 1 stycznia 1934 r.** Cztery oficjalne publikacje kodeksu, angielska, francuska, niemiecka i norweska już się ukazały; dalsze publikacje, a mianowicie japońska, hiszpańska i amerykańska ukażą się przed końcem bieżącego roku.

Publikacja angielska nowego kodeksu obejmuje dwa tomy, pierwszy sygnałów wudzialnych i głosowych, drugi sygnałów radjowych.

Podkreślić należy, że zmiany w sygnalizacji objęły ważne działy sygnalizacji jedno-literowej oraz dwu-literowej. Sygnał pilotowy S (I require a pilot), zastąpiony został przez G. Sygnały kwarantannowe zostały również zmienione.

Kapitanowie statków i oficerowie powinni zapoznać się z nowym kodeksem już w ciągu bieżącego roku i czynić odnośne praktyczne ćwiczenia, celem uniknięcia pomyłek i nieporozumień z chwilą wejścia nowego kodeksu w powszechny użytek, co nastąpi już od stycznia 1934 roku. Cena każdego tomu nowego kodeksu wynosi 15 sh netto.

Bliższych informacyj co do źródeł nabycia kodeksu udziela referat komunikacyjny Izby.

ZNACZNE ZNIŻKI OPŁAT W PORTACH NIEMIECKICH.

Z chwilą dojścia do władzy narodowych socjalistów w Niemczech akcja, zmierzająca do wydatnego popierania żeglugi i portów niemieckich, prowadzona jest konsekwentnie i na szeroką skalę. Po znacznych zniżkach w taryfach kolejowych i ogłoszeniu „auslobung" względem Gdyni i Gdańska, przystąpiono do zniżki opłat portowych w najważniejszych portach niemieckich. Komitet Handlu, Przemysłu i Żeglugi w Hamburgu obniżył ostatnio znacznie opłaty kolejowe od przeładunku towarów eksportowych w Hamburgu. Pozatem uproszczono metody w ustalaniu kosztów przeładunku przy nabrzeżach. Rząd uważa przeprowadzone ostatnio obniżki za pierwszy krok w redukcji opłat portowych, obciążających statki, zawijające do Hamburga. Dalsze obniżki pójdą w kierunku obniżenia opłat portowych, obciążających importerów i armatorów. — Obecna tendencja idzie w kierunku obniżenia ogólnych taryf za manipulacje towarów na nabrzeżach w takim stopniu, na jaki pozwoli obecna sytuacja finansowa portu.

Poza Hamburgiem, również opłaty portowe od przeładunku towarów w Bremie zostały tak znacznie obniżone, iż właściwie w przyszłości obrót zamorski wolny będzie od opłat przeładunkowych. Obniżki te wprowadzono po znacznem zniżeniu opłat transportowych od drobnicy i towarów masowych za przewóz via Bremen Weserbahnhof, co posiada duże znaczenie dla eksportu przez tamtejszy port.

RUCH PORTOWY W KRÓLEWCU.

Ruch portowy w porcie królewieckim utrzymał się w sierpniu na wysokim stosunkowo poziomie z miesiąca ubiegłego. Znaczny wzrost tego ruchu w porównaniu z tymże okresem roku poprzedniego przypisać należy w pierwszym rzędzie ożywionemu przywozowi papierówki.

W sierpniu 1933 r. weszło do portu w Królewcu 177 statków o pojemności 248.371 m³ netto wobec 153 statków o pojemności 160.181 m³ netto w tym samym miesiącu roku ubiegłego.

Ruch towarowy przedstawiał się w sierpniu następująco:

Przywóz:	papierówka	18.500 sążni
	węgiel	51.200 ton
	koks	4.400 ton
	brykiety	500 ton
	oleje mineralne	2.770 ton
	tomasyna	7.000 ton
	miał siarczany	6.700 ton
	cement	5.200 ton
	pasza	2.000 ton
	soczewica	1.900 ton
	śledzie	10.823 beczek całych i
		2.492 półbeczek

Pozatem w ilości do 1.000 t. cukier, belki, wapień, wapno, kreda itd. Papierówka przychodziła przeważnie z Rosji Sowieckiej, węgiel z Westfalji oraz z Anglji.

W wywozie w m. sierpniu był szczególnie ożywiony wywóz drzewa (żaglowcami motorowemi do Zach. Niemiec i Danji). Pozatem większe ilości przypadały na wywóz celulozy, zboża i strączkowych. —

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

PRZED SEZONEM EKSPORTOWYM ZIEMNIAKÓW.

Zbliżający się sezon eksportowy ziemniaków wywołuje pewne ożywienie w zabiegach kupców polskich, którzy starają się zorjentować w sytuacji. Związek Eksporterów Ziemniaków w Toruniu przystąpił do zbadania, jak przedstawiać się będą jesienne zbiory ziemniaków, jakiej jakości poszczególnych odmian wyborowego, sortowanego towaru będzie posiadać polskie rolnictwo na eksport. Z drugiej strony Związek Eksporterów Ziemniaków przeprowadza sumienną analizę konjunktury na rynkach zbytu i prowadzi ożywioną propagandę, mającą na celu nakłonienie zagranicznych kupców do nawiązania wzgl. podtrzymania stosunków handlowych w zakresie handlu ziemniaczanego z Polską.

Konjunktura na rynkach zbytu w tej chwili jest całkowicie niewyjaśniona. Rysują się pewne możliwości, ale na bardzo ograniczone ilości, albowiem niemal wszystkie kraje odbiorcze w ostatnich miesiącach prowadziły u siebie protekcjonizm importowy dla ziemniaków, wyrażający się w bardzo rozciągłej skali stosowania różnych środków prohibicyjnych, jak n. p. zakazy przywozu, kontyngentowanie, kompensacja i wreszcie niewspółmierne do ceny produktu cła przywozowe. Do tego należy dodać, że importerzy zagraniczni ziemniaków żądają od polskich eksporterów kredytu od 6-ciu tygodni do 9-ciu miesięcy.

W takich warunkach bezpośredni interes rolnictwa, wyrażający się w konieczności spieniężenia po dobrych cenach poważniejszych ilości ziemniaków w jesieni rb. jest bardzo poważnie zagrożony.

Związek Eksporterów Ziemniaków w Toruniu oceniając konjunkturę bardzo pesymistycznie, zwrócił się do władz państwowych z pro-

pozycjami, mającemi na celu umożliwienie eksportu ziemniaków i zracjonalizowanie handlu ziemniaczanego. M. in. Związek podnosi konieczność organizacji kredytów eksportowych i obniżenia wszelkich świadczeń, wymaganych przy eksporcie ziemniaków. Dzięki znanej życzliwości dla tego problemu Ministerstwa Rolnictwa, Min. Przemysłu i Handlu oraz Państwowego Instytutu Eksportowego, eksporterzy mają nadzieję uwieńczenia swoich zamierzeń dodatniemi rezultatami.

UKŁAD KONTYNGENTOWY POLSKO—RUMUŃSKI.

W dniu 30 sierpnia br. podpisany został układ kontyngentowy polsko-rumuński. Obejmuje on okres od 1 sierpnia do 31 grudnia br. Wyznaczone kontyngenty podzielone są na dwie części, mianowicie pozwolenie przywozowe na ilości towarów, objęte kolumną pierwszą, wydawane będą, w miarę zgłoszeń importerów, do dnia 15 listopada br., przyczem okres ważności tych pozwoleń ustalony jest na 3 miesiące. Na ilości, objęte kolumną drugą, pozwolenia będą przydzielane dopiero po 15 listopada.

Podział kontyngentów uskuteczniany będzie pomiędzy importerów, którzy mają realne możliwości dokonania przywozu. W myśl postanowień układu, pozwolenia wydawane będą na przywóz następujących towarów, pochodzących lub przychodzących z Polski: skór surowych, rękawiczek skórzanych, przędzy wełnianej, beretów wełnianych, chmielu, worków jutowych, przędzy jedwabiu sztucznego, przędzy bawełnianej, tkanin bawełnianych, rękawiczek z materjału, ceraty, obuwia gumowego, papieru i płótna szmerglowego, naczyń używanych w gospodarstwie domowem, artykułów sanitarnych i higjenicznych fajansowych, węgla i koksu, stali i żelaza do walcowania, żelaza do fabrykacji drutu, blachy żelaznej walcowanej na zimno, rur z żelaza lanego, maszyn dla przemysłu włókienniczego, cynku nieobrobionego, blachy cynkowej, armatur do płynów, pary i gazów, produktów chemicznych używanych w przemyśle włókienniczym, bieli cynkowej i litoponu, ultramaryny, aniliny.

Dla towarów rumuńskich kontyngenty ustalono na: nasiona słonecznikowe, nasiona dyni, siemię lniane i konopne, makuchy oleiste, proso, kukurydzę, „koński ząb", otręby, owoce, orzechy, wina, sery, salami: ryby solone, żelatynę, jelita, skóry surowe i futra, wełnę niepraną i praną, celulozę i talk. —

ZMIANY STAWEK CELNYCH W ANGLJI.

Z dniem 30 sierpnia br. ogłoszono nową częściową zmianę taryfy ceł importowych, które wchodzą w życie dnia 5 września br.

Zanotowano zmiany następujące:

	Dawne cło	Nowe cło
Bielona bawełna opatrunkowa	10%	1 d. od 1 b.
Skóra wyprawiona (wyłączając patentową skórę o grubem, trwałem wykończeniu i wyprawioną skórę z kóz)		
Patent leather i glacé kid	10%	15%
Odlewane lub kute rolki ze stali lub żelaza:		
a) o wartości nieprzekraczającej Ł 24 za tonnę . .	20%	33½%
b) wartości pomiędzy Ł 24 i Ł 40 za tonnę . . .	20%	Ł 8 tonna lub 25%
c) wartości przekraczającej Ł 40 za tonnę	20%	25%
Siarczan glinu, ałun amonowy i potasowy	20%	Ł 2 tonna
Wodorotlenek glinu	20%	Ł 3 tonna

	Dawne cło	Nowe cło
Owies i produkty jęczmienne, krupki (perła) wyłączając niektóre uboczne produkty	10%	20%
Groszek wyłuskany	10%	20%
Fruit pectin (wyłączając citrus pectin) w postaci proszku	10%	25%
Canned pilchards (śledzie) wyłączając ryby t. zw. sardynki	10%	10 sh. od cwt.
Cukier mleczny	10%	3 d. od 1 b.
Słodycze (zawierające cukier lub kakao, wyłączając biszkopty, ciastka, marmeladę, owocowe konserwy (pulp) napoje, syrop	—	10% plus podatki wewnętrzne zw. budżetowe.
Rośliny, drzewa i krzewy w kwiatach, wyłączając drzewa róż i owocowe	25 sh za	9 d. od 1 1b
Drzewka róż	100 szt.	Ł 5 od 100

Na liście towarów wolnych od cła, która wchodzi w życie dnia 2 września, znajdują się:

1. stopy z niklu i miedzi, zawierające więcej niż 60 proc. wagi niklu,
2. niewykończone metale z cyny,
3. matryce z wosku lub miedzi dla reprodukcji płyt gramofonowych.

Zmiany powyższe mają na celu ochronę przemysłów najbardziej dotkniętych kryzysem oraz wzmożenie krajowej produkcji w rolnictwie. —

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZAGRANICĄ W OKRESIE OD 27 SIERPNIA DO 7 WRZEŚNIA 1933 R.

Austrja. Dodatkowe cło na pszenicę, półprodukt i orkisz podwyższone zostało do wysokości 10 kr. zł. od 100 kg. Zasadnicze cło wynosi 6 kr. zł., tak, że całkowita opłata wynosi obecnie 16 kor. zł., 28,80 szyl. (1 kor. zł. = 1,80 szyl.).

Z dniem 31 sierpnia br. wszedł w życie układ dodatkowy austrjacko-jugosłowiański, który zawiera przyznane przez Jugosławję zniżki celne na tkaniny jedwabne i wełniane, wyroby dziane, bieliznę, rękawiczki, drut żelazny i inne. Austrja zgodziła się na zwolnienie od zafiksowania ceł na artykuły rolnicze.

W związku z podpisaniem dodatkowej umowy handlowej z Jugosławją zmieniona została zasadnicza waga świń rasy „mangalna" wynosi ona obecnie 135 kg. (dot. 125 kg.). Jednocześnie podniesione zostało cło z 12 na 16 kor. zł. od 100 kg. od sztuk bitych tejże rasy, importowanych w całości lub w częściach; świnie powyżej 150 kg. są nadal wolne od cła. Dotychczas nie były dopuszczane do importu świnie rasy „maggalica" o wadze poniżej 125 kg.

W traktacie z Węgrami, który obowiązuje od 28 sierpnia, Austrja poza udzielonemi kontyngentami na pszenicę i mąkę — zgodziła się na podwyższenie kontyngentu przywozowego na jaja z 50.000 na 53.000 q.

Indochiny. Z mocą obowiązującą od 15 lipca 1933 r. podwyższone zostało cło na jodynę, owies, kaszę i świeże i solone masło.

Łotwa. Komisja regulująca import obniżyła kontyngent na węgiel na IV kwartał 1933 r. z 120.000 w r. 1932 na 70.000 ton i na koks z 42.000 na 12.000 ton. Jednocześnie wydane zostało rozporządzenie, na mocy którego zabroniony został import skór chevreau i skórek karakułowych.

Nikaragua. Rozporządzenie z dnia 8 lipca br. wprowadza w życie przepis, że dewizy przydzielane będą importerom tylko w tym wypadku, jeżeli uzyskają oni uprzednio od komisji kontroli obrotu dewizowego pozwolenie na dokonanie tranzakcji przywozowej.

pozycjami, mającemi na celu umożliwienie eksportu ziemniaków i zracjonalizowanie handlu ziemniaczanego. M. in. Związek podnosi konieczność organizacji kredytów eksportowych i obniżenia wszelkich świadczeń, wymaganych przy eksporcie ziemniaków. Dzięki znanej życzliwości dla tego problemu Ministerstwa Rolnictwa, Min. Przemysłu i Handlu oraz Państwowego Instytutu Eksportowego, eksporterzy mają nadzieję uwieńczenia swoich zamierzeń dodatniemi rezultatami.

UKŁAD KONTYNGENTOWY POLSKO—RUMUŃSKI.

W dniu 30 sierpnia br. podpisany został układ kontyngentowy polsko-rumuński. Obejmuje on okres od 1 sierpnia do 31 grudnia br. Wyznaczone kontyngenty podzielone są na dwie części, mianowicie pozwolenie przywozowe na ilości towarów, objęte kolumną pierwszą, wydawane będą, w miarę zgłoszeń importerów, do dnia 15 listopada br., przyczem okres ważności tych pozwoleń ustalony jest na 3 miesiące. Na ilości, objęte kolumną drugą, pozwolenia będą przydzielane dopiero po 15 listopada.

Podział kontyngentów uskuteczniany będzie pomiędzy importerów, którzy mają realne możliwości dokonania przywozu. W myśl postanowień układu, pozwolenia wydawane będą na przywóz następujących towarów, pochodzących lub przychodzących z Polski: skór surowych, rękawiczek skórzanych, przędzy wełnianej, beretów wełnianych, chmielu, worków jutowych, przędzy jedwabiu sztucznego, przędzy bawełnianej, tkanin bawełnianych, rękawiczek z materjału, ceraty, obuwia gumowego, papieru i płótna szmerglowego, naczyń używanych w gospodarstwie domowem, artykułów sanitarnych i higjenicznych fajansowych, węgla i koksu, stali i żelaza do walcowania, żelaza do fabrykacji drutu, blachy żelaznej walcowanej na zimno, rur z żelaza lanego, maszyn dla przemysłu włókienniczego, cynku nieobrobionego, blachy cynkowej, armatur do płynów, pary i gazów, produktów chemicznych używanych w przemyśle włókienniczym, bieli cynkowej i litoponu, ultramaryny, aniliny.

Dla towarów rumuńskich kontyngenty ustalono na: nasiona słonecznikowe, nasiona dyni, siemię lniane i konopne, makuchy oleiste, proso, kukurydzę, „koński ząb", otręby, owoce, orzechy, wina, sery, salami: ryby solone, żelatynę, jelita, skóry surowe i futra, wełnę niepraną i praną, celulozę i talk. —

ZMIANY STAWEK CELNYCH W ANGLJI.

Z dniem 30 sierpnia br. ogłoszono nową częściową zmianę taryfy ceł importowych, które wchodzą w życie dnia 5 września br.

Zanotowano zmiany następujące:

	Dawne cło	Nowe cło
Bielona bawełna opatrunkowa	10%	1 d. od 1 b.
Skóra wyprawiona (wyłączając patentową skórę o grubem, trwałem wykończeniu i wyprawioną skórę z kóz)		
Patent leather i glacé kid	10%	15%
Odlewane lub kute rolki ze stali lub żelaza:		
a) o wartości nieprzekraczającej Ł 24 za tonnę . .	20%	33½%
b) wartości pomiędzy Ł 24 i Ł 40 za tonnę . . .	20%	Ł 8 tonna lub 25%
c) wartości przekraczającej Ł 40 za tonnę	20%	25%
Siarczan glinu, ałun amonowy i potasowy	20%	Ł 2 tonna
Wodorotlenek glinu	20%	Ł 3 tonna

	Dawne cło	Nowe cło
Owies i produkty jęczmienne, krupki (perła) wyłączając niektóre uboczne produkty	10%	20%
Groszek wyłuskany	10%	20%
Fruit pectin (wyłączając citrus pectin) w postaci proszku	10%	25%
Canned pilchards (śledzie) wyłączając ryby t. zw. sardynki	10%	10 sh. od cwt.
Cukier mleczny	10%	3 d. od 1 b.
Słodycze (zawierające cukier lub kakao, wyłączając biszkopty, ciastka, marmeladę, owocowe konserwy (pulp) napoje, syrop	—	10% plus podatki wewnętrzne zw. budżetowe.
Rośliny, drzewa i krzewy w kwiatach, wyłączając drzewa róż i owocowe	25 sh za	9 d. od 1 1b
Drzewka róż	100 szt.	Ł 5 od 100

Na liście towarów wolnych od cła, która wchodzi w życie dnia 2 września, znajdują się:

1. stopy z niklu i miedzi, zawierające więcej niż 60 proc. wagi niklu,
2. niewykończone metale z cyny,
3. matryce z wosku lub miedzi dla reprodukcji płyt gramofonowych.

Zmiany powyższe mają na celu ochronę przemysłów najbardziej dotkniętych kryzysem oraz wzmożenie krajowej produkcji w rolnictwie. —

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZAGRANICĄ W OKRESIE OD 27 SIERPNIA DO 7 WRZEŚNIA 1933 R.

Austrja. Dodatkowe cło na pszenicę, półprodukt i orkisz podwyższone zostało do wysokości 10 kr. zł. od 100 kg. Zasadnicze clo wynosi 6 kr. zł., tak, że całkowita opłata wynosi obecnie 16 kor. zł., 28,80 szyl. (1 kor. zł. = 1,80 szyl.).

Z dniem 31 sierpnia br. wszedł w życie układ dodatkowy austrjacko-jugosłowiański, który zawiera przyznane przez Jugosławję zniżki celne na tkaniny jedwabne i wełniane, wyroby dziane, bieliznę, rękawiczki, drut żelazny i inne. Austrja zgodziła się na zwolnienie od zafiksowania ceł na artykuły rolnicze.

W związku z podpisaniem dodatkowej umowy handlowej z Jugosławją zmieniona została zasadnicza waga świń rasy „mangalna" wynosi ona obecnie 135 kg. (dot. 125 kg.). Jednocześnie podniesione zostało cło z 12 na 16 kor. zł. od 100 kg. od sztuk bitych tejże rasy, importowanych w całości lub w częściach; świnie powyżej 150 kg. są nadal wolne od cła. Dotychczas nie były dopuszczane do importu świnie rasy „maggalica" o wadze poniżej 125 kg.

W traktacie z Węgrami, który obowiązuje od 28 sierpnia, Austrja poza udzielonemi kontyngentami na pszenicę i mąkę — zgodziła się na podwyższenie kontyngentu przywozowego na jaja z 50.000 na 53.000 q.

Indochiny. Z mocą obowiązującą od 15 lipca 1933 r. podwyższone zostało cło na jodynę, owies, kaszę i świeże i solone masło.

Łotwa. Komisja regulująca import obniżyła kontyngent na węgiel na IV kwartał 1933 r. z 120.000 w r. 1932 na 70.000 ton i na koks z 42.000 na 12.000 ton. Jednocześnie wydane zostało rozporządzenie, na mocy którego zabroniony został import skór chevreau i skórek karakułowych.

Nikaragua. Rozporządzenie z dnia 8 lipca br. wprowadza w życie przepis, że dewizy przydzielane będą importerom tylko w tym wypadku, jeżeli uzyskają oni uprzednio od komisji kontroli obrotu dewizowego pozwolenie na dokonanie tranzakcji przywozowej.

Norwegja. Z dniem 7 sierpnia 1933 r. podwyższone zostało zasadnicze cło na masło z 0,50 na 0,70 koron.

Unja Południowo-Amerykańska. Z dniem 25 lipca 1933 r. weszła w życie zwyżka cła na tłuszcze roślinne z 1 na 2 d. od 1 lb.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

ZMIANY TARYF KOLEJOWYCH, TOWAROWYCH.

Z dniem 1 września br., zmieniono w Taryfie towarowej polskich kolei żelaznych normalnotorowych Część I B postanowienia o ulgowym przewozie wewnątrz kraju zakwalifikowanych nasion do siewu i sadzeniaków, obejmując temi przepisami oprócz nasion, dopuszczonych dotychczas do ulgowego przewozu, także nasiona maku i cykorji. W spisie instytucyj, wydających zaświadczenia kwalifikacyjne, opuszczono z dotychczas wymienionych Ministerstwo Rolnictwa i jego organy, Towarzystwa Rolnicze, Zawodowy Związek Hodowców i Wytwórców Nasion, Związek Kółek Rolniczych. Centrosojuz we Lwowie i Izbę Handlową w Gdańsku. Zmieniono też formularz zaświadczenia i wprowadzono numerowane etykiety kwalifikacyjne, które mają być dodawane do każdego worka nasion, wzgl. sadzeniaków zakwalifikowanych. Użycie etykiet kwalifikacyjnych zwalnia od obowiązku ewent. udowodnienia sposobu zużycia nasion, wzgl. sadzeniaków na żądanie kolei, któremu to obowiązkowi podlegają odbiorcy przesyłek nasion, wzgl. sadzeniaków, niezaopatrzonych w takie etykiety. Odbiorcą nasion, wzgl. sadzeniaków zakwalifikowanych, przewożonych za zaświadczeniami według taryfy ulgowej może być tylko rolnik, albo gospodarstwo rolne, nasion buraków cukrowych także czynne cukrownie, a siew lub sadzenie musi być wykonane przez odbiorcę najpóźniej w ciągu 6 miesięcy po odbiorze przesyłki, w przeciwnym bowiem razie, o ile to nie były przesyłki, zaopatrzone w etykiety kwalifikacyjne, odbiorca winien uiścić różnicę między przewoźnem ulgowem, a normalnem i dopłatę z art. 7 R. P. T. w podwójnej wysokości tej różnicy.

W końcu uzupełniono przepisy postanowieniem, że przy stosowaniu ulgi na drobnicowe przesyłki nasion i sadzeniaków zakwalifikowanych na zasadzie kl. I przy obliczaniu przewoźnego od wagi o połowę mniejszej stosuje się stawki rubryk, odpowiadających pełnej wadze przesyłek.

W klasyfikacji towarów poz. 10 „Nasiona buraków, marchwi i rzepy“ uzupełniono dodatkiem „i cykorji“.

Taryfy związkowe polsko-rumuńskie, oraz portowa taryfa polsko-rumuńska otrzymały przedłużenie ważności, aż do 31 października 1933 r.

W Aneksie do Taryfy czeskosłowacko-polskiej portowej ulgowe stawki opłat przewozowych na przewóz drzewa tartego działu F i deszczułek działu H taryfy artykułowej 102 przyznano od 1 sierpnia br. również na przewóz drzewa zgruba obrobionego dla wytwórni rzemieślniczych i przemysłowych dz.M tej taryfy art.

W związkowej taryfie polsko-adrjatyckiej wprowadzono z dn. 1 września br. zatem już w ciągu walki konkurencyjnej zarządów kolejowych, biorących udział w tej komunikacji, przeciw przewozom przez porty polskie, ulgowe stawki na wywóz łusek parafinowych z Drohobycza, Dziedzic i Zagórzan do Tryjestu lub Fiume do dalszego przewozu morzem. Ponieważ Polska, jak już wykazywaliśmy, według linji demarkacyjnej, oddzielającej zaplecze portów adrjatyckich od zaplecza portów niemieckich nie leży według własnego uznania zarządów kolejowych, interesowanych w komunikacji adrjatyckiej do zaplecza portów adrjatyckich, umożliwianie eksportu przez porty adrjatyckie przez ustalanie tego rodzaju bezpośrednich ulgowych stawek opłat przewozowych jest jaskrawem naruszaniem stanu posiadania portów polskich, do których zaplecza wspomniane stacje polskie bezsprzecznie należą. Pokrzywdzenie portów polskich jest w tym wypadku tem jaskrawsze, że wewnętrzna taryfa portowa polska żadnych ulg taryfowych na przewóz łusek parafinowych do portów polskich nie przyznaje. Gdy więc inne zarządy kolejowe, biorące udział w adrjatyckim związku taryfowym pozbawiają nasze porty i PKP. transportów przez bezwzględną konkurencję, my z naszej strony napędzamy transporty na ich linje do portów adrjatyckich które powinny być prowadzone przez porty polskie. Tłumaczymy sobie tę niefortunną publikację wprawdzie tem, że wprowadzenie w życie każdej zmiany taryfowej trwa u nas z pół roku, że i ta zmiana taryfowa musiała być postanowioną jeszcze przed podjęciem wojny taryfowej ze strony Zarządów kolejowych, zainteresowanych w komunikacji adrjatyckiej przeciw portom polskim, lecz uważamy, że czas już najwyższy zejść z tej błędnej drogi, na którą wkroczyliśmy przy układzie pierwszej związkowej taryfy adrjatyckiej, przyznając na korzyść Tryjestu i Fiume większe opusty procentowe z naszych normalnych stawek taryfowych, aniżeli dla portów polskich w wewnętrznej taryfie portowej, skierowując w ten sposób np. przewóz obrabiarek z Bydgoszczy do portów adrjatyckich, tak jak gdyby te obrabiarki nie mogły być eksportowane przez pobliskie porty polskie.

Z dniem 1 listopada br. wydają koleje niemieckie nowe wydanie swej taryfy wyjątkowej na tranzyt między stacjami granicznemi polsko-niemieckiemi, a portami morskiemi niemieckiemi SD5, w której zamiast dotychczasowych refakcyj 2,3 wzgl. 4%, uzależnionych od pewnych ilości przewiezionych w tej komunikacji towarów odpowiednie opusty wliczone będą przez obniżenie stawek opłat przewozowych, aby te ulgi nie przypadały tylko w udziale firmom większym, a były dostępne dla każdego.

Już obecnie w taryfie wyjątkowej SD5 z ważnością od dnia 4 września br. obniżono stawki opłat przewozowych od polskich granic do Szczecina na dowóz zboża w pewnych ilościach minimalnych i równocześnie wprowadzono zniżone stawki opłat przewozowych na przewóz grochu i wyki z Budapesztu do portów niemieckich w niemiecko-węgierskiej taryfie dunajowej przez Regensburg oraz ulgę taryfową na przewóz miedzi z Hamburga do Bogumina w taryfie wyjątkowej 9 G 1. Zarządzenia te taryfowe kolei niemieckich powinny

Norwegja. Z dniem 7 sierpnia 1933 r. podwyższone zostało zasadnicze cło na masło z 0,50 na 0,70 koron.

Unja Południowo-Amerykańska. Z dniem 25 lipca 1933 r. weszła w życie zwyżka cła na tłuszcze roślinne z 1 na 2 d. od 1 lb.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

ZMIANY TARYF KOLEJOWYCH, TOWAROWYCH.

Z dniem 1 września br., zmieniono w Taryfie towarowej polskich kolei żelaznych normalnotorowych Część I B postanowienia o ulgowym przewozie wewnątrz kraju zakwalifikowanych nasion do siewu i sadzeniaków, obejmując temi przepisami oprócz nasion, dopuszczonych dotychczas do ulgowego przewozu, także nasiona maku i cykorji. W spisie instytucyj, wydających zaświadczenia kwalifikacyjne, opuszczono z dotychczas wymienionych Ministerstwo Rolnictwa i jego organy, Towarzystwa Rolnicze, Zawodowy Związek Hodowców i Wytwórców Nasion, Związek Kółek Rolniczych, Centrosojuz we Lwowie i Izbę Handlową w Gdańsku. Zmieniono też formularz zaświadczenia i wprowadzono numerowane etykiety kwalifikacyjne, które mają być dodawane do każdego worka nasion, wzgl. sadzeniaków zakwalifikowanych. Użycie etykiet kwalifikacyjnych zwalnia od obowiązku ewent. udowodnienia sposobu zużycia nasion, wzgl. sadzeniaków na żądanie kolei, któremu to obowiązkowi podlegają odbiorcy przesyłek nasion, wzgl. sadzeniaków, niezaopatrzonych w takie etykiety. Odbiorcą nasion, wzgl. sadzeniaków zakwalifikowanych, przewożonych za zaświadczeniami według taryfy ulgowej może być tylko rolnik, albo gospodarstwo rolne, nasion buraków cukrowych także czynne cukrownie, a siew lub sadzenie musi być wykonane przez odbiorcę najpóźniej w ciągu 6 miesięcy po odbiorze przesyłki, w przeciwnym bowiem razie, o ile to nie były przesyłki, zaopatrzone w etykiety kwalifikacyjne, odbiorca winien uiścić różnicę między przewoźnem ulgowem, a normalnem i dopłatę z art. 7 R. P. T. w podwójnej wysokości tej różnicy.

W końcu uzupełniono przepisy postanowieniem, że przy stosowaniu ulgi na drobnicowe przesyłki nasion i sadzeniaków zakwalifikowanych na zasadzie kl. I przy obliczaniu przewoźnego od wagi o połowę mniejszej stosuje się stawki rubryk, odpowiadających pełnej wadze przesyłek.

W klasyfikacji towarów poz. 10 „Nasiona buraków, marchwi i rzepy“ uzupełniono dodatkiem „i cykorji“.

Taryfy związkowe polsko-rumuńskie, oraz portowa taryfa polsko-rumuńska otrzymały przedłużenie ważności. aż do 31 października 1933 r.

W Aneksie do Taryfy czeskosłowacko-polskiej portowej ulgowe stawki opłat przewozowych na przewóz drzewa tartego działu F i deszczułek działu H taryfy artykułowej 102 przyznano od 1 sierpnia br. również na przewóz drzewa zgruba obrobionego dla wytwórni rzemieślniczych i przemysłowych dz.M tej taryfy art.

W związkowej taryfie polsko-adrjatyckiej wprowadzono z dn. 1 września br. zatem już w ciągu walki konkurencyjnej zarządów kolejowych, biorących udział w tej komunikacji, przeciw przewozom przez porty polskie, ulgowe stawki na wywóz łusek parafinowych z Drohobycza, Dziedzic i Zagórzan do Tryjestu lub Fiume do dalszego przewozu morzem. Ponieważ Polska, jak już wykazywaliśmy, według linji demarkacyjnej, oddzielającej zaplecze portów adrjatyckich od zaplecza portów niemieckich nie leży według własnego uznania zarządów kolejowych, interesowanych w komunikacji adrjatyckiej do zaplecza portów adrjatyckich, umożliwianie eksportu przez porty adrjatyckie przez ustalanie tego rodzaju bezpośrednich ulgowych stawek opłat przewozowych jest jaskrawem naruszaniem stanu posiadania portów polskich, do których zaplecza wspomniane stacje polskie bezsprzecznie należą. Pokrzywdzenie portów polskich jest w tym wypadku tem jaskrawsze, że wewnętrzna taryfa portowa polska żadnych ulg taryfowych na przewóz łusek parafinowych do portów polskich nie przyznaje. Gdy więc inne zarządy kolejowe, biorące udział w adrjatyckim związku taryfowym pozbawiają nasze porty i PKP. transportów przez bezwzględną konkurencję, my z naszej strony napędzamy transporty na ich linje do portów adrjatyckich które powinny być prowadzone przez porty polskie. Tłumaczymy sobie tę niefortunną publikację wprawdzie tem, że wprowadzenie w życie każdej zmiany taryfowej trwa u nas z pół roku, że i ta zmiana taryfowa musiała być postanowioną jeszcze przed podjęciem wojny taryfowej ze strony Zarządów kolejowych, zainteresowanych w komunikacji adrjatyckiej przeciw portom polskim, lecz uważamy, że czas już najwyższy zejść z tej błędnej drogi, na którą wkroczyliśmy przy układzie pierwszej związkowej taryfy adrjatyckiej, przyznając na korzyść Tryjestu i Fiume większe opusty procentowe z naszych normalnych stawek taryfowych, aniżeli dla portów polskich w wewnętrznej taryfie portowej, skierowując w ten sposób np. przewóz obrabiarek z Bydgoszczy do portów adrjatyckich, tak jak gdyby te obrabiarki nie mogły być eksportowane przez pobliskie porty polskie.

Z dniem 1 listopada br. wydają koleje niemieckie nowe wydanie swej taryfy wyjątkowej na tranzyt między stacjami granicznemi polsko-niemieckiemi, a portami morskiemi niemieckiemi SD5, w której zamiast dotychczasowych refakcyj 2,3 wzgl. 4%, uzależnionych od pewnych ilości przewiezionych w tej komunikacji towarów odpowiednie opusty wliczone będą przez obniżenie stawek opłat przewozowych, aby te ulgi nie przypadały tylko w udziale firmom większym, a były dostępne dla każdego.

Już obecnie w taryfie wyjątkowej SD5 z ważnością od dnia 4 września br. obniżono stawki opłat przewozowych od polskich granic do Szczecina na dowóz zboża w pewnych ilościach minimalnych i równocześnie wprowadzono zniżone stawki opłat przewozowych na przewóz grochu i wyki z Budapesztu do portów niemieckich w niemiecko-węgierskiej taryfie dunajowej przez Regensburg oraz ulgę taryfową na przewóz miedzi z Hamburga do Bogumina w taryfie wyjątkowej 9 G 1. Zarządzenia te taryfowe kolei niemieckich powinny

spowodować podobne zarządzenia na korzyść przewozu wspomnianych towarów przez porty polskie, tembardziej, że na przewóz niektórych z tych artykułów były już ze strony interesantów żądane ulgi taryfowe ze strony PKP.

KWESTJA OPŁAT STEMPLOWYCH OD KOLEJOWYCH DOKUMENTÓW PRZEWOZOWYCH.

Ministerstwo Komunikacji wystąpiło z inicjatywą, aby zostały wprowadzone urzędowe blankiety z wydrukowanemi znakami stemplowemi przeznaczone do sporządzania kolejowych dokumentów przewozowych. Cena podobnego blankietu urzędowego obejmowałaby też opłatę stemplową (art. 93 ustawy o opłatach stemplowych Dz. U. R. P. Nr. 41, poz. 413 z r. 1932)

Celem wyjaśnienia, czy i w jakiej mierze pożądana jest podobna inowacja, Ministerstwo Skarbu zdecydowało się zwołać specjalną konferencję przy współudziale samorządu gospodarczego.

W związku z powyższem Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni po zasięgnięciu opinji u zainteresowanych kół okręgu wypowiedziała się przeciw omawianemu projektowi.

Zamierzona reforma, jakkolwiek niewątpliwie uprościłaby w pewnym stopniu procedurę rozliczeniową, wynikającą z tytułu pobieranych w gotowiźnie przez kolej opłat stemplowych od dokumentów przewozowych oraz spowodowałaby szybszy wpływ tych opłat do Skarbu Państwa, nie przyniosłaby żadnych korzyści nadawcom wzgl. odbiorcom przesyłek, nawet odwrotnie utrudniłaby jeszcze bardziej uiszczanie wspomnianych opłat w stosunku do obecnie obowiązującej procedury.

Dotyczyłoby to w pierwszym rzędzie większych przedsiębiorstw ekspedycyjnych, które zmuszone są posiadać zapasowe blankiety listów przewozowych w ilościach, odpowiadających przeciętnemu zapotrzebowaniu w danym okresie czasu. Nabywanie większych ilości już ostemplowanych blankietów oznaczałoby faktyczne uiszczenie opłaty stemplowej przed nadaniem przesyłek, a w związku z tem zniewalałoby przedsiębiorstwa ekspedycyjne do wydatków, na których pokrycie liczyć mogłyby dopiero po dłuższym okresie czasu.

Następnie zauważyć należy, że firmy ekspedycyjne korzystają dotychczas przeważnie z blankietów, wykonanych w drukarniach prywatnych. Koszt takich blankietów jest znacznie niższy od ceny blankietów nabywanych w ekspedycjach kolejowych. Dlatego też wprowadzenie obowiązku posiłkowania się blankietami urzędowemi przy utrzymaniu obecnej ich ceny (10 gr za 1 blankiet) podrażałoby koszt nadania przesyłki.

Duże trudności sprawiałaby wymiana uszkodzonych wzgl. mylnie wypełnionych blankietów listów przewozowych, gdyż wymagałaby niewątpliwie dłuższego czasu i załatwienia licznych formalności.

Wkońcu podkreślić należy utrudnienia, jakie powstałyby w razie zrealizowania zamierzonego projektu przy przeprowadzaniu roz-

rachunku pomiędzy domami ekspedycyjnemi i ich klientami, bowiem w przeważającej ilości wypadków ekspedytor otrzymuje zapłatę za usługi, związane z wysłaniem towaru, natomiast przewoźne i opłaty pobierane przy odbiorze towaru uiszcza odbiorca. Przy projektowanym jednak systemie ekspedytor musiałby zgóry, tj. w cenie ostemplowanego blankietu pokryć należytość stemplową, przyczem otwarta jest kwestja, czy i w jakiej mierze nadawca towaru mógłby ją później ściągnąć z odbiorcy.

Pewne uproszczenie formalności, związanych z uiszczeniem opłaty stemplowej od dokumentów przewozowych dałoby się uzyskać przez pobieranie tej opłaty w postaci znaczków stemplowych, które byłyby naklejane przy wykupieniu przesyłki na stacji odbiorczej. Kasjer kolejowy pobierałby od odbiorcy należność w wysokości przypadającej opłaty stemplowej, naklejał na dokument przewozowy równowartościowy znaczek a zarazem go kasował. W ten sposób odbiorca przesyłki byłby zwolniony od konieczności zaopatrywania się w potrzebne znaczki poza kasą kolejową, a z drugiej strony zapewniona byłaby kontrola nad prawidłowem uiszczeniem opłaty stemplowej.

KOMUNIKATY I INFORMACJE

PODATKI PŁATNE WE WRZEŚNIU.

Min. Skarbu przypomina płatnikom podatków bezpośrednich, że w miesiącu wrześniu bież. roku płatne są następujące podatki.

1. do 15 września — zaliczka miesięczna na podatek przemysłowy od obrotu za rok 1933 w wysokości podatku przypadającego od obrotu osiągniętego w miesiącu sierpniu br. przez przedsiębiorstwa handlowe I i II kategorji i przemysłowe I—V kategorji, prowadzące prawidłowe księgi handlowe oraz przez przedsiębiorstwa sprawozdawcze;

2. do 15 września — zaliczka kwartalna na podatek przemysłowy od obrotu za 2 kwartał 1933 r.; przypadająca od pozostałych płatników podatku przemysłowego, niewymienionego w poprzednim ustępie.

3. do dnia 30 września — 1 rata nadzwyczajnej daniny majątkowej za 1933 r., przypadającej od płatników I grupy kontyngentowej (rolnictwo).

4. do 5 września — czwarta część różnicy w podatku dochodowym od uposażeń służbowych, wynikającej z kumulacji uposażeń otrzymanych w ciągu 1932 roku od różnych służbodawców.

5. do 15 września — zaliczka miesięczna na poczet nadzwyczajnego podatku od dochodu osiągniętego przez notarjuszy (rejentów), pisarzy hipotecznych i komorników w miesiącu sierpniu br.;

6. do 5 września — podatek od energji elektrycznej pobrany przez sprawozdawcę energji elektrycznej w czasie od 16 do 31 sierpnia br., tenże podatek pobrany przez sprzedawcę energji elektrycznej w ciągu pierwszych 15 dni września br.;

7. podatek dochodowy od uposażeń służbowych, emerytur i wynagrodzeń za najemną pracę wraz z dodatkiem kryzysowym — w terminie do dni 7 po dokonaniu potrącenia podatku.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

NUMER 8 15. IX. 33.

RYBY MORSKIE DLA POLSKICH ZDROJOWISK.

Nasze rybołówstwo morskie zależnem jest zwłaszcza w okresie letnim od Gdańska, zakupującego większość połowów. Ryby morskie nie znajdują w tym czasie nabywców wewnątrz kraju i rozchodzą się jedynie w miejscowościach wybrzeża. Gdańsk jest w stosunku do Polski rynkiem mało pojemnym, Gdańsk posiada własne rybołówstwo morskie dorównujące polskiemu, Gdańsk oprócz tego korzysta z dowozu ryb z zagranicy. Wszystko to sprawia, że ceny za ryby morskie podlegają wielkim wahaniom. W razie np. zakazu przywozu ryb do Gdańska rybacy nasi znaleźliby się w dużym kłopocie, nie mając innego nabywcy na swój połów.

Polska zaś jest rynkiem bardzo pojemnym i na rynku tym wahania cen zachodzić będą rzadko, o ile tylko zdobędzie się ten rynek krajowy. Mowa tu przedewszystkiem o świeżej rybie morskiej (flądry, dorsze itp.) Przez szereg lat usiłowania zdobycia rynku krajowego nie miały powodzenia wobec braku ośrodka dla handlu rybnego na wybrzeżu. Dopiero wybudowanie portu rybackiego w Gdyni wraz z nowoczesną Chłodnią Rybną i Fabryką lodu w roku ubiegłym ruszyło z miejsca to zagadnienie. Szereg firm handlowych w Hali i Chłodni Rybnej w Gdyni rozpoczęło swą działalność mającą na celu zdobycie rynku krajowego. Równoczesne zamrażanie ryb w Chłodni Rybnej umożliwia stałe dostarczanie w ciągu całego roku bez przerwy. Akcję jednak utrudniają niskie ceny na mięso wewnątrz kraju, tanie ryby słodkowodne oraz zupełna nieznajomość i niechęć do ryb morskich.

W krajach, posiadających rozwinięte rybołówstwo morskie, trzeba było dziesiątek lat systematycznej pracy, zanim nauczono się jeść ryby morskie. Nawet dzisiaj Niemcy, starając się zwiększyć spożycie ryb, zabierają się do tego drogą rozkazów w stosunku np. do armji, gdzie zaleca się konsumcję ryb morskich.

U nas istnieje pewna dziedzina, dotychczas niewyzyskana, jeżeli chodzi o propagowanie spożycia świeżych ryb morskich. Nasze zdrojowiska zapełnione w okresie letnim dziesiątkami tysięcy letników mogą się stać bardzo poważnym odbiorcą ryb z połowów naszych rybaków. Taryfy kolejowe są tak dogodne — szybkość transportu tak wytarczającą, że najważniejsze przeszkody w dostawie ryb morskich nie istnieją. Dla przykładu można podać, że przesyłka dorszy mrożonych z Chłodni Rybnej, wysłana z Gdyni o godzinie 7-ej wieczorem — znajduje się w Krynicy (po odbyciu odległości około tysiąca km) na drugi dzień o trzeciej po południu czyli po dwudziestu godzinach jazdy. Pierwsza próbna wysyłka udowodniła, że dorsze mrożone i flądry świeże mogą liczyć na stałych odbiorców w polskich zdrojowiskach, gdzie zjeżdżają się ludzie ze wszystkich stron kraju i gdzie propaganda spożycia ryb odniesie swój pewny sukces. Co do ceny ryby morskie są zupełnie konkurencyjne w stosunku do ryb słodkowodnych i w stosunku do artykułów mięsnych.

Pierwsze kroki już zrobiono, należałoby tylko przygotować planową akcję w roku przyszłym, celem stałego zaopatrywania naszych letnisk i zdrojowisk wewnątrz kraju w ryby morskie tak w stanie świeżym, jak i wędzonym i konserwowym. Utoruje to drogę naszym rybom morskim na obszerny i pojemny rynek krajowy.

Bronisław Sotkowski.
Kierownik Hali i Chłodni Rybnej.

KRONIKA

— **Połowy morskie w miesiącu sierpniu 1933 r.** (dane Morsk. Urzędu Ryback.) Połowy morskie w miesiącu sierpniu były małe, ze względu na częste burze uniemożliwiające wyjazdy na morze. Ogółem złowiono 185.350 kg o wartości 99.266,— zł.

Największym odbiorcą naszych ryb morskich jest w dalszym ciągu rynek W. M. Gdańska, zakupując 94.560 kg ryb. Świadczy to o niedocieraniu ryb morskich na rynek wewnętrzny i o ciągłej zależności od Gdańska.

Do wędzarń na wybrzeżu sprzedano 12.000 kg ryb, a zbyt ryb w stanie świeżym w miejscowościach wybrzeża wyniósł 78.790 kg.

Jeżeli chodzi o podział połowów między poszczególne miejscowości wybrzeża — to najwięcej złowili rybacy z Gdyni, bo 76.060 kg. Rybacy z Helu 59.340 kg, miejscowości od Jastarni do Wielkiej Wsi 22.890 kg, od Wielkiej Wsi do granicy niemieckiej 4.470 kg, rybacy nad Zatoką od Pucka do Gdyni 22.590 kg.

Najwięcej złowiono flądar: 117.210 kg, kwapy (miętusy): 28.010 kg, dorsze: 19.550 kg, węgorze: 15.780 kg, śledzie: 2.660 kg, szczupaki 1.840 kg, okonie: 950 kg, płocie: 820 kg, łososie (troć): 750 kg.

Rybacy stracili wskutek burz 4 siecie flądrowe i dwa włóki o wartości około 600 złotych.

Jak wynika z ciągłych zestawień statystycznych, największą troską powinno być znalezienie odbiorców na ryby morskie wewnątrz kraju, a w szczególności, jeżeli chodzi o okres letni, to przedewszystkiem ma się na myśli flądry, których zbyt poza miejscowości wybrzeża nie wychodzi.

— **Imponujący rozwój importu śledzi solonych przez Gdynię.** Zapoczątkowany w ostatnich miesiącach przywóz śledzi solonych przez Gdynię wzmaga się ustawicznie. Dogodne warunki pracy dla importerów śledzia w Gdyni — mających do swej dyspozycji nowoczesne chłodnie i specjalne magazyny tranzytowe, tania robocizna i szybki przeładunek, powodują żywe zainteresowanie się kupców śledziowych, którzy na terenie Gdańska zdani byli na rozmaite utrudnienia.

Od dnia 11 sierpnia br. do końca sierpnia czyli w ciągu dwudziestu dni przywiozło do Gdyni dziewięć statków zagranicznych z Anglji i z Islandji razem 10.912 dużych beczek oraz 2.076 połówek (do Hali i Chłodni Rybnej).

Od początku września do dnia 13 września cztery statki wyładowały w Gdyni 4.325 dużych oraz 1.893 małych beczek ze śledziami solonemi (do Hali i Chłodni Rybnej), gdyż nie wykazuje się bezp. przeład. do wagonów.

Osobno oprócz tego przychodzą polskie statki ze śledziami solonemi, pochodzącemi z połowów polskich towarzystw na Morzu Północnem: „Mopol" i „Mewa".

Możemy więc śmiało powiedzieć, że obecnie monopolistyczne stanowisko Gdańska w imporcie do Polski śledzi solonych zostało przełamane i że obecnie przez Gdynię więcej wysyła się śledzi solonych do kraju, aniżeli przez Gdańsk. Słusznie więc należałoby się Gdyni w obecnych podziałach kontyngentu przynajmniej 50% czyli połowę tego co Gdańsk, ponieważ sfery kupieckie w Polsce wyraźnie domagają się importu śledzi solonych wyłącznie przez Gdynię.

— **Budowa warsztatów mechanicznych** na terenie stoczni rybackiej w Gdyni rozpocznie się niebawem. W pierwszym tygodniu września znajdowały się w remoncie na SLIPIE trzy kutry rybackie. Na terenie Gdyni daje się zauważyć dążność rybaków do pozbywania się starych i małych kutrów i chęć zaopatrywania się w nowoczesne kutry rybackie, zdolne do dalekomorskich połowów.

— **Tow. Samopomocy Rybaków Morskich w Gdyni** wypłaciło w sierpniu renty miesięczne ośmiu wdowom na wybrzeżu — oraz udzieliło zapomogi chorym rybakom należącym do Samopomocy. Pożyteczna działalność tego Towarzystwa powinna zachęcić rybaków naszych do zapisywania się na członkow, gdyż obecnie tylko około pięćdziesiąt procent rybaków należy do Samopomocy. Przy większej ilości członków składki będą mniejsze a świadczenia większe.

— **Polskie Rybołówstwo Morskie w latach 1931—1932,** przedstawione jest w tomie piątym wydawnictwa urzędowego Morskiego Urzędu Rybackiego w Gdyni. — Publikacja ta obejmuje na dziesięciu stronach tekst umowy państw bałtyckich o ochronie połowu gladys i flądер.

Na dalszych ośmiu stronach znajdujemy przegląd naszego rybołówstwa przybrzeżnego i dalekomorskiego, oraz handlu i przemysłu rybnego na wybrzeżu.

Jako uzupełnienie na trzydziestu stronach zestawiono dwanaście tabel statystycznych przedstawiających szczegółowo statystykę: ludności rybackiej, statków rybackich i narzędzi połowu, ilość i wartość połowów morskich w latach 1931—32, według miesięcy i poszczególnych gatunków ryb., przeciętne ceny otrzymywane za ryby, sprzedaż połowów na poszczególne rynki zbytu, oraz zestawienie handlu zagranicznego rybami morskiemi.

Pożyteczne to wydawnictwo jest niezbędne dla interesujących się tym działem naszego życia gospodarczego.

Chłodnia i Hala Rybna w Gdyni. Nakładem Morskiego Instytutu Rybackiego ukazała się pod tym tytułem broszura informacyjna: o znaczeniu gospodarczem Chłodni Rybnej dla polskiego rybołówstwa morskiego, zawierając równocześnie opis techniczny i ogólny Chłodni Rybnej w Gdyni.

Broszurę wysyła Hala i Chłodnia Rybna po nadesłaniu znaczków pocztowych o wartości jednego złotego.

— **Syndykat przemysłu śledziowo-przetwórczego** zawiązał się niedawno w Katowicach, obejmując prawie wszystkie fabryki konserw na Śląsku, w Małopolsce i poznańskiem. Syndykat ma na celu zakup surowca (śledzi) i sprzedaż wspólną wyprodukowanego towaru. Już w najbliższym czasie Syndykat rozpocznie import śledzi świeżych niemieckich i angielskich przez Gdynię, gdzie istnieje nowoczesna chłodnia rybna wraz z fabryką lodu, pozwalając na dogodny przeładunek.

— **Budowa nowej wędzarni w Gdyni w porcie rybackim** rozpocznie się w najbliższych dniach. Wędzarnia będzie miała dwadzieścia cztery pieców i będzie z czasem rozbudowaną na fabrykę konserw rybnych.

— **Export szprotów w oliwie do Ameryki** rozpoczęły fabryki konserw w Warszawie i w Wilnie. Pierwsze przesyłki zdobyły sobie całkowite uznanie, gdzie zwłaszcza wśród emigracji polskiej mogą liczyć na większy zbyt. Transakcje dokonuje się gotówkowe. Należy podkreślić z uznaniem udałe wysiłki naszego przemysłu rybnego przy tym początkowym eksporcie do Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej. Nasze czynniki oficjalne mogłyby eksport ten ułatwić przyznając zwrot cła na oliwę potrzebną do konserw szprotowych wywożonych zagranicę, oraz zwrot cła za blachę zużytą do produkcji puszek. Eksport tych konserw szprotowych mogłyby również ożywić specjalne premje eksportowe.

— **Konferencja w sprawie wzmożenia eksportu z województwa pomorskiego** odbędzie się w Toruniu w Urzędzie Wojewódzkim. Konferencję zwołuje p. Wojewoda Pomorski, ze względu na doniosłość tego zagadnienia tak dla gospodarki ogólno-krajowej jak i dla poszczególnych eksporterów. Dział rybołówstwa morskiego reprezentować będzie z ramienia Polskiego Zjedn. Rybaków Morskich w Gdyni kierownik Hali i Chłodni Rybnej p. Bronisław Sotkowski.

BOJKOT ŚLEDZI NIEMIECKICH.

Do prasy żydowskiej nadesłano ze sfer kupieckich następujące wyjaśnienie:

„Przed kilkoma dniami ukazała się w prasie żydowskiej notatka z wyjaśnieniem, iż biklingi (śledzie wędzone), które obecnie są w kraju sprzedawane, wędzone są z surowca pochodzenia niemieckiego. Śledzie, które się obecnie w wędzarniach przetwarza na biklingi, są produktem niemieckim tzw. „Deutscher Tlawlerhering", łowionym przez niemieckich rybaków na niemieckich statkach i przez ich importerów, wysyłanym do Polski.

Przed kilkoma dniami mieliśmy sposobność rozmawiać z jednym z organizatorów kartelu przetwórców ryb na ten temat. Na nasze zapytanie, dlaczego tak bez skrupułu łamią bojkot antyhitlerowski, oświadczył nam, iż „tysiąc rodzin żydowskich żyje z handlu biklingami i dla nich warto łamać bojkot".

Tym argumentem posługuje się większość sprzedawców biklingów, co powoduje nas do skierowania się do Szan. Redakcji z następującem wyjaśnieniem, z prośbą o skierowanie takowego do Centr. Komitetu Bojkotu Antyhitlerowskiego.

Z śledzi, importowanych obecnie z Niemiec wyrabia się oprócz biklingów także śledzie opiekane, śledzie w galarecie, rolmopsy itp. Konsument nie wie, że surowiec pochodzi z Niemiec. Wskazanem jest, aby o tem publiczność wiedziała.

Twierdzenie, że tysiąc rodzin żyje z handlu biklingami, nie jest wystarczającym argumentem, aby bojkot złamać. Kupcy ci mogą znaleźć zatrudnienie przy sprzedaży ryb, łowionych na polskiem wybrzeżu, jak dorszy i flądr (ryby koszerne), które można nabyć przez cały rok w dostatecznej ilości w stanie wędzonym lub konserwowanym. Wkrótce będą także szproty i sielawki wędzone. Oprócz tego można już dzisiaj sprowadzać śledzie wprost z Anglji przez Gdynię. Sprowadzenie świeżych śledzi dla pojedyńczych fabrykantów natrafia na trudności, ale przy uwzględnieniu różnych ulg, które można uzyskać przy imporcie przez Gdynię, można je przezwyciężyć i nie ulega wątpliwości, iż zjednoczeni przetwórcy ryb, którzy są w stanie zakupić większe partje odrazu, trudności przy imporcie przez Gdynię nie będą mieli.

Jest więc karygodnem dalsze sprowadzanie śledzi niemieckich, lub angielskich przez Niemcy. Aby przetwórcy ryb, którzy przeważnie są żydami, nie mogli się z bojkotu wyłamać, jest wskazanem, by publiczność żydowska dowiedziała się o faktycznym stanie rzeczy.